IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 16)
z dnia 23 stycznia 2020 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 16)

23 stycznia 2020 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Pawła Olszewskiego (KO),** przewodniczącego Komisji, oraz **Jerzego Polaczka (PiS)** i **Piotra Króla (PiS)**, zastępców przewodniczącego, kontynuowała zapoznanie się z:

– Informacją Ministra Infrastruktury na temat „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)".

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Tomasz Żuchowski** dyrektor generalny Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz z współpracownikami, **Barbara Dzieciuchowicz** prezes zarządu Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa, **Magdalena Lewandowska** dyrektor biura Związku Pracodawców Budownictwa, **Adrian Furgalski** prezes Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam wszystkich gości przybyłych na dzisiejsze posiedzenie. Witam panie poseł i panów posłów. Witam pana ministra Rafała Webera wraz ze współpracownikami.

Stwierdzam kworum.

Tematem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, jest w dalszym ciągu informacja ministra infrastruktury na temat „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)". Kontynuujemy poprzednie posiedzenie przerwane z przyczyn technicznych.

Czy są uwagi do porządku obrad? Nie słyszę. Porządek dzienny uważam za przyjęty.

Myślę, panie ministrze, że nie ma potrzeby ponownego przedstawiania informacji. Przejdziemy od razu do pytań posłów i odpowiedzi pana ministra. Proponuję, aby były to trzy pytania poselskie i odpowiedź pana ministra. Będziemy pracowali w tym trybie.

Czy jest sprzeciw wobec takiego trybu procedowania? Nie ma.

Zgodnie z kolejnością zgłoszeń zaczyna pan przewodniczący Grabarczyk, bardzo proszę.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo. Program budowy dróg krajowych jest realizowany, tak jak często podkreślano, w sztafecie. Jedni zaczynają, a inni mają tę dobrą sytuację, że puszczają ruch na wybudowanych odcinkach dróg. W tym procesie uczestniczą, poza organami władzy publicznej, poza organami samorządów, także ci, którzy realizują te projekty.

Chciałbym pana zapytać o ocenę kondycji branży wykonawczej budownictwa drogowego, bo sukcesy, także pana sukcesy, zależą od jej kondycji. W minionej kadencji podejmowaliśmy problemy tej branży kilka razy. Szukaliśmy sposobów rozwiązania problemów, które wiążą się m.in. z VAT. Uczestniczył pan w pierwszym takim posiedzeniu Komisji jeszcze jako jeden z nas, czyli członek tej Komisji.

Jednak pytanie jest szersze, bo pytam także o płatności. Czy pojawiały się zatory płatnicze, bo to m.in. był ten czynnik, który spowodował, że w 2009 roku zaproponowaliśmy wyjęcie finansowania inwestycji drogowych z budżetu i usytuowanie tego źródła

finansowego poza nim – w Krajowym Funduszu Drogowym. Wówczas zdało to egzamin i inwestycje ruszyły.

Takie ogólne pytanie – pana ocena kondycji branży.

Mam też pytania szczegółowe. Muszę zapytać o drogę ekspresową S12 na odcinku od istniejącego już fragmentu, który stanowi obwodnicę Opoczna, do budowanej w tej chwili autostrady A1. Tam wąskim gardłem jest przeprawa na Pilicy w Sulejowie. Zbiegają się tam dwa ciągi komunikacyjne, czyli istniejące drogi krajowej nr 12 i nr 74. W szczycie potoki pojazdów paraliżują przeprawę mostową. Powoduje to istotne uciążliwości dla mieszkańców tego historycznego miasta, które nie może czerpać wszystkich pożytków ze swojego położenia, jak również z istniejących tam zabytków, głównie romańskiego klasztoru Cystersów.

Muszę też zapytać o perspektywę zmiany w rozporządzeniu określającym sieć autostrad i dróg ekspresowych. Wspominałem, także w rozmowie z panem ministrem, że od grudnia 2013 roku obowiązuje Rozporządzenie PE i Rady w sprawie sieci dróg, w którym do sieci uzupełniającej został wpisany ciąg drogowy z Tomaszowa Mazowieckiego do istniejącego węzła Łódź Południe na autostradzie A1. Do tej pory nie zostały podjęte próby znowelizowania rozporządzenia, które odzwierciedliłyby ten fakt. Skoro rozporządzenie europejskie przewiduje taką drogę w standardzie drogi ekspresowej, to polskie prawo powinno być zgodne z europejskim.

Pytanie – kiedy przewiduje pan minister rewizję, która doprowadzi do uzgodnienia polskiego rozporządzenia z rozporządzeniem europejskim?

Dodajmy, że w okresie dobudowy trzecich pasów na autostradzie A2, ten szlak komunikacyjny, czyli przedłużenie istniejącej drogi ekspresowej S8 przez odcinek od węzła Łódź Południe do węzła w Tomaszowie Mazowieckim, na istniejącej drodze, radykalnie usprawni ruch, bo w czasie tej inwestycji będziemy mieli armagedon na A2. Dziś potoki dobowe przekraczają tam 80 tys. pojazdów. Cieszę się, że szef GDDKiA i pan minister, dostrzegacie ten problem.

Jeżeli zrealizujemy tę inwestycję, to będziemy mieli przeniesienie znacznej części potoków, które z południowego-zachodu, drogą ekspresową S8, wjeżdżają na A1 na przywołanym węźle, a potem wpinają się w ruch na A2, powodując tam zagęszczenie i konwersję. To jest naprawdę perspektywiczne rozwiązanie i warto je wziąć na warsztat.

Nie mogę nie zapytać o brakujące węzły na S14. Proszę mi wierzyć, że jest o tym mowa na każdym spotkaniu z mieszkańcami Zgierza. Przy obecnie realizowanym wariancie nie odczują oni w żaden sposób ulgi z powodu budowy S14, ponieważ cały potok i tak wjedzie do tego miasta, ponieważ żaden z sąsiadujących węzłów nie rozwiąże jego problemu komunikacyjnego. Także mieszkańcy Łodzi, Pabianic, Konstantynowa Łódzkiego i Aleksandrowa Łódzkiego liczą na to, że dotychczasowa decyzja zostanie zweryfikowana.

My jesteśmy w stanie pomóc i przygotować poprawki do budżetu, jeżeli są potrzebne dodatkowe środki, ale prośba, którą zgłaszam w imieniu mieszkańców tych miejscowości jest taka, żeby inicjatywa wyszła z ministerstwa i GDDKiA.

Życzę sukcesów w realizacji tego programu i dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję bardzo, pan poseł Joński, bardzo proszę.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Chciałbym wesprzeć głos pana posła Grabarczyka w sprawie zjazdów z S14. Były one planowane, ale dziś nikt nie wie do końca, jaki będzie kształt S14, wiaduktów i zjazdów w rejonie zachodniej Łodzi. Było planowane 7 zjazdów, zostały 3. Zapewniacie, mówię o GDDKiA, że dążycie do wybudowania pełnej wersji, czyli 7 zjazdów. Pytam – na jakim to jest etapie?

Ważne jest, żeby powstały wszystkie zjazdy na zachodniej obwodnicy Łodzi. O jakich środkach mówimy? Jakie są potrzebne pieniądze, aby wykonać brakujące zjazdy? O jakiej kwocie mówimy? Chodzi mi o dokładne określenie kwot brakujących do dokończenia 4 zjazdów na S14.

Druga sprawa dotyczy obwodnicy. Co państwo jeszcze zamierzacie zbudować w ramach tego programu?

Trzecie pytanie dotyczy przebudowy przeprawy drogowej nad linią kolejową w Kutnie. To jest droga kolejowa Warszawa-Poznań. Władze miasta wystąpiły do GDDKiA, aby obok linii kolejowej zrobić przeprawę drogową. Chcę zapytać – na jakim to jest etapie? Jakie są szanse realizacji tej przeprawy drogowej? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję bardzo. Kolejnym zgłoszonym jestem ja sam. Szanowny panie ministrze, dwie kwestie, a w zasadzie dwie inwestycje. Pierwsza to droga niezwykle istotna, rozmawialiśmy już na ten temat, czyli S10 pomiędzy Bydgoszczą i Toruniem, zwana drogą śmierci. W zasadzie nie ma dnia, aby nie było tam poważnego wypadku. Jest to bardzo specyficzny odcinek, bowiem wszyscy zjeżdżają z autostrady A1 i odbijając na Bydgoszcz jadą dalej – na Pomorze Zachodnie. To jest bardzo wąskie gardło. Pan minister na ostatnim posiedzeniu Komisji, które dziś kontynuujemy, powiedział, że droga S10 będzie finansowana w nowej perspektywie. Tym samym odsunęlibyśmy realizację tej inwestycji o wiele, wiele lat, a jest bezwzględna konieczność, żeby się do niej przymierzyć.

Wiemy z informacji medialnych, ale również z rozmów, jakie prowadziłem z panem ministrem Adamczykiem, że macie państwo pomysł, aby zrealizować tę inwestycję w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Mam duże obawy, co do takiej konstrukcji finansowej realizacji tej inwestycji. Nie dostrzegłem, aby jakakolwiek droga ekspresowa była budowana w tym wariancie, ale jeżeli pan minister potwierdzi, że taką koncepcję macie, to chciałbym spytać – na jakim etapie jest przygotowanie tej konstrukcji PPP? Czy zostały podjęte jakieś konkretne działania? Jak miałoby to wyglądać? Jaka jest konkretna perspektywa?

Przede wszystkim chodzi mi o informację, jakie będą źródła finansowania w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego, zarówno ze strony państwowej, jak i ze strony komercyjnych wykonawców. Chodzi mi o wszelką dokumentację i decyzje, które już zostały podjęte. Jeżeli nie zostały podjęte, to kiedy państwo zamierzają te decyzje podjąć, aby mieć perspektywę jak najszybszego wybudowania tego odcinka S10?

Druga kwestia, o którą chciałbym spytać, to kwestia drogi ekspresowej S5, również tych odcinków w województwie kujawsko-pomorskim. Szczególnie chodzi mi o sytuację po wypowiedzeniu umów z Włochami. Pytanie – kiedy państwo zamierzają podpisać nowe umowy na te odcinki? Czy będą uzupełnione przetargi na tych odcinkach, na których kosztorys był niższy od najniższych ofert?

Ostatnia kwestia, może troszkę poboczna, jeżeli chodzi o samą kwestię procesu inwestycyjnego, ale niezwykle istotna. Chodzi o kwestie organizacyjne w GDKKiA. Pełniącym obowiązki dyrektora oddziału kujawsko-pomorskiego był pan Kantak. Pełnił on również funkcję dyrektora pomorskiej GDDKiA. Wydaje mi się, biorąc pod uwagę skalę działań, że objęcie dwóch województw z dużymi inwestycjami jest dość trudne. Pan Kantak wczoraj zrezygnował z tej funkcji. Co gorsza, w naszym kujawsko-pomorskim oddziale GDDKiA nie ma zastępcy dyrektora do spraw inwestycji. Napawa mnie to dużym niepokojem, bo w tej chwili nie mamy, ani dyrektora, ani jego zastępcy ds. inwestycji, a problemów jest co niemiara, chociażby związanych z S5. Są problemy z opóźnieniami, z koniecznością podpisania nowych umów, jak też z przygotowaniem inwestycji S10.

Gdybym mógł prosić o odpowiedzi na te pytania, to byłbym zobowiązany.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście. Wiele pytań padło ze strony panów posłów. Gdybym o tym wiedział, to wchodząc poprosiłbym o udzielenie ich na piśmie. Odpowiedzi na pytania panów posłów będą dość ogólne, a szczegóły przekażemy na piśmie. Udzielę odpowiedzi, a potem poproszę pana dyrektora Żuchowskiego o jej poszerzenie.

Pytanie pierwsze dotyczyło sytuacji na rynku firm budowlanych. Jesteśmy w stałym kontakcie z branżą budowlaną. Te spotkania odbywają się przede wszystkim na linii zamawiający-wykonawca. GDDKiA i firmy budowlane realizują kontrakty w ramach programu budowy dróg krajowych. Ten stały kontakt pomaga nam w wymianie doświadczeń, w uszczegółowieniu współpracy. Na to wszystko wpływa bieżąca współpraca wynikająca z podpisanych umów. W tej kwestii prosiłbym o szerszą informację pana dyrek-

tora Żuchowskiego, który na przestrzeni ostatnich dwóch miesięcy spotykał się kilkakrotnie z branżą budowlaną, mówiąc o roku 2019, ale też zapowiadając nasze działania, chociażby ogłaszając, ile kontraktów, ile przetargów ma zamiar ogłosić w roku 2020, tak aby ta sprawa była przewidywalna, aby branża miała wiedzę na temat zamiarów inwestycyjnych GDDKiA.

Pan poseł Cezary Grabarczyk pytał o drogę ekspresową S12. Ona znajduje się w programie dróg krajowych, ale bez limitu finansowego. Tak jak mówiłem podczas pierwszej części posiedzenia, dążymy do tego, aby zadania, które są w programie, a które w tej chwili nie posiadają limitu, były zabudżetowane na kolejną perspektywę unijną. Kolejna perspektywa środków unijnych wcale nie jest tak daleka, bo rozpocznie się już w roku 2021. Gdy już będziemy wiedzieli, jaką pulą środków będziemy dysponować w ramach budżetu unijnego, to będziemy musieli znowelizować program, aby zapewnić wkład własny w ramach Krajowego Funduszu Drogowego.

Czekamy na ostateczny kształt budżetu unijnego i na tej podstawie będziemy budżetować kolejne odcinki dróg ekspresowych, a także odcinki autostrad, które są do zrobienia i które w tej chwili znajdują się w programie dróg krajowych. Środki na prace przygotowawcze przekazywane są z budżetu państwa, na prace przygotowawcze, czyli na stworzenie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego. Na niemal wszystkich odcinkach dróg ekspresowych trwają prace nad pozyskaniem decyzji środowiskowej, aby dokumentacja była przygotowana do fazy realizacyjnej.

Pan poseł Grabarczyk zadał pytanie o zamysł połączenia drogi ekspresowej S12 z autostradą A2, a w okolicach Tomaszowa Mazowieckiego z drogą ekspresową S8. To wskazanie, że tak jest w dokumentach unijnych. Natomiast my w rozporządzeniu mamy zawrzeć te sieci dróg, te drogi, które są w dokumentach unijnych, ale w sieci bazowej, czyli w sieci głównej, tj. tej, która ma zapewnione finansowanie z UE i ma zostać zrealizowana do 2030 roku. Tej drogi w sieci bazowej nie ma.

Jeżeli chodzi o drogę ekspresową S14, to poproszę o odpowiedź pana dyrektora Żuchowskiego. Przetarg był powtarzany dwa razy z racji tego, że najtańsza oferta bardzo mocno przekraczała kosztorys i budżet, którym dysponowała GDDKiA. Proszę o udzielenie informacji, jak te kwoty się kształtowały.

Jeżeli chodzi o pytania dotyczące drogi ekspresowej S5, to na ostatnim posiedzeniu udzielałem informacji, że zakładamy, iż na przełomie pierwszego i drugiego kwartału br. podpiszemy umowę na dokończenie trzech odcinaków, które zostały wypowiedziane. Na przełomie marca i kwietnia chcemy podpisać umowy na trzy odcinki drogi ekspresowej S5 w województwie kujawsko-pomorskim. Te odcinki, które zostały przerwane z racji tego, że wykonawcy nie realizowali umów zawartych z GDDKiA.

Jeżeli chodzi o drogę ekspresową S10 między Bydgoszczą a Toruniem, to w 2018 roku zapadła decyzja Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów, aby to zadanie realizować na zasadzie partnerstwa publiczno-prywatnego. W tej chwili trwają prace nad wydaniem decyzji środowiskowej. Najświeższa informacja jest taka, że decyzja środowiskowa zostanie wydana w pierwszym kwartale tego roku. Mamy nadzieję, że zostanie wydana bardzo szybko, na to liczymy, wtedy bardzo szybko stanie się ostateczna i będziemy mogli przystępować do prac związanych z ogłaszaniem przetargów. W tym momencie będą musiały być zapewnione na to środki finansowe.

Bardzo proszę pana dyrektora o udzielenie odpowiedzi na to pytanie, jak wygląda harmonogram na to zadanie, czyli na budowę odcinka drogi ekspresowej S10 między Bydgoszczą a Toruniem.

Jeszcze pytanie o ostatnie decyzje związane z funkcjonowaniem Bydgoskiej Dyrekcji Regionalnej, czyli odejściem z pracy pana dyrektora Kantaka, który był dyrektorem w Gdańsku i jednocześnie pełnił obowiązki w Bydgoszczy. Podobna sytuacja jest w Dolnośląskiem i Opolskiem. Zarządza nimi jedna osoba, pani dyrektor Markowska, która świetnie sobie radzi. Nie ma żadnych przeciwwskazań, żeby robić inaczej.

Tutaj też proszę o odpowiedź pana dyrektora Żuchowskiego, jak wygląda sytuacja w tym oddziale. Mogę tylko powiedzieć, że nie planujemy żadnych zmian organizacyjnych, jeżeli chodzi o oddziały GDDKiA. Nie mamy zamiaru wprowadzać żadnych zmian administracyjnych.

Panie dyrektorze, proszę o uzupełnienie mojej wypowiedzi, jeżeli chodzi o kontakty z branżą budowlaną, jeżeli chodzi o formułę prac na S10 między Bydgoszczą a Toruniem i opis ostatnich decyzji personalnych w Bydgoskim Oddziale GDDKiA.

Dyrektor generalny Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Tomasz Żuchowski: Szanowni państwo, panie ministrze. Przechodząc do odpowiedzi zacznę od węzłów na S14. Znam ich historię tylko z punktu widzenia dwóch umów realizowanych na odcinkach A i B. Dwóch węzłów kluczowych, które dla organizacji i relacji z aglomeracją łódzką pewnie by się przydały. Tych węzłów nie ma z uwagi na koszty inwestycji. Na pewno trzeba o tym rozmawiać. Kwestią kluczową będzie finansowanie. Temat mamy rozpoznany, ale mówimy o węzłach, których koszt realizacji będzie wynosił około 200 mln zł. W tej chwili jest to kwestia odpowiedzialnych decyzji na wielu poziomach realizacji tego zadania.

Najlepiej będzie, gdy branża wypowie się na ten temat z perspektywy dwóch stron, bo na pewno w wielu aspektach jest konflikt interesów – wszędzie gdzie mówimy o dużych pieniądzach, bo każdy chciałby jak najwięcej zarobić i jak najszybciej prace wykonać. Natomiast z perspektywy zamawiającego chcielibyśmy to zrobić jak najtaniej i jak najefektywniej.

W obecnych czasach, jak wiemy, jest to aspekt trudny. Jeszcze 5-6 lat temu nie mówiliśmy o takim rozmachu jaki jest dzisiaj, nie była bilansowana kwestia robocizny i czynnika roboczego, mówię o personelu wykwalifikowanym, zarówno na poziomie kierowniczym, jak i na poziomie wykonawczym. Wiemy, że wiele budów jest wspieranych pracownikami zza wschodniej granicy. Liczba kontraktów, które dziś mamy, czyli ponad 1000 km dróg w budowie, generuje odpowiednio duże przeroby.

Relacje z branżą. Spotykamy się cyklicznie z prezesami poszczególnych firm, które wykonują konkretne kontrakty. Zarówno z tymi, którzy mają najwięcej kontraktów, jak i z tymi, którzy mają ich najmniej. Chodzi o omówienie ich na poziomie najwyższego szczebla.

Dwa razy do roku spotykamy się w otwartej formule z wykonawcami, wszystkimi prezesami firm realizujących u nas kontrakty, izbami zrzeszającymi te podmioty, a także z dyrektorami oddziałów i ich zastępcami. Omawiamy wtedy problemy dotyczące całej branży. Takie spotkania mają miejsce dwa razy do roku. Poprzednie odbyły się 6 marca i 27 listopada 2019 roku, kolejne jest planowane na marzec tego roku, czyli przed otwarciem sezonu budowlanego. Wszelkie problemy, które możemy rozwiązać, rozwiązujemy w drodze dialogu.

Ostatnio mieliśmy spotkanie Rady Ekspertów, poruszyliśmy istotną kwestię prognozy stabilności, w ten sposób wyszliśmy na przeciw oczekiwaniom rynku. Od 2019 roku, zawsze na początku roku pokazujemy program przetargów, pokazujemy, które zadania będą w danym roku realizowane, żeby branża mogła się do tego przygotować i odpowiednio rozłożyć siły z punktu rzetelnego przygotowania ofert. To jest kluczowe.

Taki program został przedłożony w czasie posiedzenia Rady Ekspertów 20 stycznia br., jak też opublikowano na stronie internetowej. Myślę, że na tym etapie jesteśmy w stanie wiele zbudować ustawiając się nie po dwóch, ale po jednej stronie barykady. Wiemy, że branża ma zarobić, ale ma to być wynikiem rzetelnie wykonanej pracy.

Poruszyliśmy też aspekt kluczowy na przyszłość, czyli kwestię certyfikacji firm budowlanych. Patrzymy przy tym na rynki zachodnie, skandynawskie, czy nawet bliższe. W tej chwili gościmy delegację z Węgier. Dziś rozmawialiśmy o tym, że w każdym z tych krajów istnieje certyfikacja firm budowlanych, aby pozbyć się firm nierzetelnych i tych, które chcą zarobić, ale niekoniecznie zrobić robotę. Przykładem są kontrakty, o których mówiliśmy, czyli kontrakty z teczkowymi firmami z Włoch.

Trzeba popracować nad tym, aby w Polsce wprowadzić taki system certyfikacji. Ci, co wykonują robotę rzetelnie, są długo na rynku, mają personel, mają sprzęt, powinni mieć wyższą punktację. Rozmawialiśmy z kolegami z Węgier. U nich to funkcjonuje przy Krajowej Izbie Odwoławczej. Myślę, że u nas warto nad tym popracować. Kto jest nierzetelny, postępuje w sposób niewłaściwy, ten na trzy miesiące czy rok jest wykluczony z wszystkich postępowań na rynku. To automatycznie oczyści rynek i będziemy

wiedzieli, jak możemy go ustawiać, żeby podmioty krajowe czy zagraniczne, które chcą świadczyć usługi na naszym terenie, wiedziały jakie są zasady. To jest temat do przepracowania w najbliższej przyszłości. Branża też jest w tej kwestii zgodna z nami, co w tym momencie sygnalizuje.

Na temat innych spraw. Pan przewodniczący Olszewski pytał o S10. Znamy temat. Tak jak pan minister Weber powiedział, od 17 stycznia poprzedniego roku leży złożony wniosek o decyzję środowiskową. Myślę, że decyzja powinna być wydana wiosną. Decyzją KE Rady Ministrów z lipca 2017 r. S10 jest wpisana do formuły PPP. Co do dalszych losów, to kwestią determinującą jest posiadanie odpowiedniej uchwały, która da długoterminowe finansowanie tej inwestycji, abyśmy mogli realizować ją w tej formule.

Na dzień dzisiejszy mamy jeszcze kwestię obwodnicy trójmiejskiej. Tam są wszystkie dokumenty, jesteśmy na etapie przygotowania decyzji. Na S10 równolegle też i na wszystkich pozostałych odcinkach, które wpisane są w formule PPP. Przypomnę, że jest to jeszcze m.in. zachodnie obejście Szczecina. To się dzieje, 16 grudnia było spotkanie z branżą, z wykonawcami, żeby zapoznali się z tą formułą, by rynek też odpowiednio mógł się przygotować. W tym tygodniu są spotkania z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym, abyśmy wiedzieli, jak ta sprawa wygląda, czy wystarczą dokumenty, które mamy. Wyciągamy wnioski z poprzednich odcinków koncesyjnych. Przypomnę, że ostania koncesja była na A1, potem A2 i A4. Wiemy, że trzeba poprawić różnego rodzaju sytuacje i będziemy chcieli je poprawić.

Powiem też, że rynek mówi, że na pewno sporo ryzyk zostanie wycenionych bardzo wysoko. Musimy się tego spodziewać. Informuję o tym, bo mieliśmy spotkania z partnerami, od Azji poczynając, aż po Europę Zachodnią.

Z punktu widzenia spraw z S5. Tak jak zostało powiedziane – tylko przypomnę – pierwsza sprawa, nie liczba dyrektorów, tylko ich sprawność decyduje o powodzeniu inwestycji. W niektórych miejscach są pełne obsady, a decyzyjność i skuteczność jest taka, a nie inna. Z perspektywy generalnej dyrekcji mam świadomość zarówno ustawową, jak i kompetencyjną, że to jest moja odpowiedzialność, jak to poukładać. Zależy mi na tym, żeby robota szła, a nie, żeby mnożyć stanowiska bez efektu pracy.

Patrząc z perspektywy S5, patrząc na Bydgoszcz wiemy, ile nas to kosztowało w poprzednim roku, wiemy ile spotkań trzeba było centralnie ustawić, żeby poszło to, co się udało zrobić w ubiegłym roku. Zarówno odcinek 7, jak i odcinek Maksymilianowo-Kruszyn, podobnie jak wszystkie dotyczące poprzednich odcinków. Ostatnio mieliśmy spotkanie z panem prezes Alvarezem z Hiszpanii, *a propos* kolejnych odcinków, które realizuje firma POLAQUA. Wiem ile to nas kosztuje, wiem, że oddział operacyjny przy tej obsadzie sobie z tym nie poradził. Dziś należy powiedzieć jasno, że musimy tym pokierować z samej góry, żeby był efekt. Proszę być spokojnym, nam też zależy na tym, żeby to poukładać, żeby wszystkie sprawy szły do przodu z efektem, którego wszyscy oczekujemy.

Z perspektywy S5 wskażę tylko 3 odcinek, żebyśmy mieli pewną transparentność. Została wybrana firma z okolic Bydgoszczy. Drugi oferent odwołał się i sprawa jest w Krajowej Izbie Odwoławczej. Przy odcinkach 1 i 2 czekamy na stosowne decyzje pana ministra w kwestii zwiększenia środków. Przypomnę, że na etapie szacunku z 2015 roku było 2 mld na te trzy odcinki, natomiast umowę podpisano za 1,4 mld, czyli o 600 mln mniej.

Trzeba sobie powiedzieć, że pytania, które wtedy nie były zadawane, dziś są zadawane. Czemu jest rażąco niska cena? Oferent odpowiedział – bo ja za tę cenę zrobię robotę i na tym poprzestanę. Musimy sobie jasno powiedzieć, że nie musimy się na pewne rzeczy godzić, bo wówczas cierpi cała gospodarka i społeczeństwo. Staramy się sukcesywnie i transparentnie wyciągać z tego wnioski.

Tak sprawa wygląda z punktu widzenia całej organizacji. Myślę, że zapanujemy nad tymi tematami w ten sposób, żeby mieć fachowców, którzy znają realia kontraktowe, umieją się poruszać w tych kwestiach i sprawnie podejmować decyzje, żeby państwo parlamentarzyści mogli mieć przeświadczenie, że pomagają w naszych problemach finansowych i legislacyjnych, natomiast operacyjnie i sprawczo jesteśmy w stanie poukładać to w sposób skuteczny. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie za odpowiedź, za wskazanie konkretnych terminów. Z całą pewnością będziemy się w tych terminach przypominali. Również po to, żeby robota szła.

Nie ma pana posła Sowy, który przekazał swój głos panu posłowi Truskolaskiemu. Proszę bardzo.

Poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Chciałbym zadać kilka pytań na temat podlaskich odcinków dróg krajowych i budowanych odcinków dróg ekspresowych. Zacznę od drogi S61, czyli tzw. Via Baltica. Jak wiemy, z dwóch odcinków tej drogi wycofane zostały dwie firmy. W związku z tym chce się zapytać – jakie będą opóźnienia na tych odcinkach? O ile opóźni się ta inwestycja? Kiedy ostatecznie mieszkańcy województwa podlaskiego, jak i całej Polski, będą mogli cieszyć się pełną przejezdnością drogi S61?

Jeżeli chodzi o kolejną sprawę, to chciałbym zadać pytanie o S19. Pan minister Adamczyk w październiku, w czasie kampanii wyborczej zapowiedział, że w grudniu zostaną rozpisane pierwsze przetargi na tę drogę, na odcinki w województwie podlaskim. Dziś mamy 23 stycznia, a przetargów jak nie było, tak nie ma. Chcę zapytać, kiedy wreszcie zostaną rozpisane pierwsze przetargi na podlaskie odcinki S19? Na kiedy planowane jest zakończenie całej inwestycji na terenie województwa podlaskiego?

Chciałbym się również zapytać o przebieg tej drogi, bo wstępnie planowany przebieg S19 był z Białegostoku do Sokółki, tak jak teraz, ale przez Knyszyn i Korycin. Podobno teraz ta droga ma przebiegać przez Czarną Białostocką. Jeżeli to prawda, to o ile opóźni to całą inwestycję? Jednak pewne decyzje zostały już podjęte. Czy rzeczywiście droga S19 będzie teraz przebiegać po tzw. starodrożu, czyli z Białegostoku przez Czarną Białostocką do Sokółki, a nie, jak wcześniej planowano, przez Knyszyn i Korycin do Sokółki, a potem dalej do granicy?

Kolejne moje pytanie dotyczy drogi S16. Miał być to łącznik pomiędzy Knyszynem a Ełkiem. Jeżeli zmienił się przebieg drogi S19, to czy ta droga nadal będzie realizowana, czyli droga S16 z Knyszyna do Sokółki? Jeżeli zostanie zmieniony przebieg S19, to musiałaby to być droga z Białegostoku do Ełku. Ale to już pan minister mi wytłumaczy.

Jeżeli chodzi o kolejny odcinek dróg krajowych w województwie podlaskim, to jest droga krajowa nr 8 z Białegostoku do Augustowa. Chcę zapytać, na jakim etapie są prace, bo z tego co wiem, ta droga wstępnie była planowana w standardzie 2+1, ale niestety wielu samorządowców i przedsiębiorców wystąpiło z apelem do ministerstwa, aby droga była realizowana w standardzie 2+2. Czy są szykowane zmiany tego standardu? Jeżeli tak, to kiedy ostatecznie ta droga zostanie zbudowana i w jakim standardzie?

Ostatnia sprawa. Mamy piękną drogę z Białegostoku do Warszawy, ekspresowa S8. Buduje się wjazd do Białegostoku, również dwupasmowy, ale aby odciążyć ruch ze stolicy województwa podlaskiego potrzebna jest jeszcze jedna arteria, od węzła Choroszcz do węzła Sochoń. Panie ministrze, czy coś pan wie w tej sprawie? Czy planowane są jakieś prace związane z tym łącznikiem? Ten łącznik odciążyłby cały Białostocki transport, bo tiry poszłyby bokiem.

Panie ministrze, proszę o udzielenie odpowiedzi. Jeżeli pytania były za szczegółowe, to proszę o odpowiedź na piśmie.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuje bardzo. Teraz głos zabierze pani poseł Karolina Pawliczak, proszę bardzo.

Poseł Karolina Pawliczak (Lewica):

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, temat obwodnicy miasta Kalisza. To jest 100-tysięczne miasto, które jest w gronie nielicznych miast, jeżeli nie jedyne, które nie posiada takiej obwodnicy. Zapytałam się pana premiera, czy obwodnica dla Kalisza jest wpisana do „Programu Stu Obwodnic". Przyznam się, że odpowiedź, którą otrzymałam, jest dość lakoniczna, bo właściwie nie zawiera perspektywy, ani zakresu prac, objętych tym programem. Chodzi o przyspieszenie budowy drogi nr 25.

Stąd moje pytanie i bardzo proszę o odpowiedź na piśmie. W jakim czasie będzie wybudowana obwodnica dla Kalisza?

Dodam, że nie tylko samorząd miasta Kalisza, ale wszystkie wokół samorządy, w obszarze aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej, bardzo wyraźnie i jednogłośnie wypowiedziały się co do budowy obwodnicy dla miasta Kalisza. Rozumiem, że dla tego programu zakładana jest perspektywa 2030 r. Jest to bardzo odległa perspektywa dla miasta, które jest tak obciążone ruchem kołowym.

Bardzo dziękuję i bardzo proszę o odpowiedź na piśmie.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Udzielam głosu panu ministrowi Weberowi.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Drogi ekspresowe na Podlasiu. Jeżeli chodzi o S19, to zacznijmy od tego, że ona jest realizowana dzięki decyzji obecnego rządu, który znalazł środki finansowe i w roku 2017 rozszerzył limit finansowy program budowy dróg krajowych. Dlatego, żeby cały polski odcinek Via Carpatia zrealizować do 2025-26 roku. Wypowiedź pana posła Truskolaskiego była takim swoistym podziękowaniem, że tak się stało. Trzeba podkreślić z całą mocą, że gdyby nie ta decyzja, to do dziś trwałaby dyskusja, czy ta droga będzie realizowana, a nie kiedy zostanie rozpisany przetarg na: projektuj-buduj. Rozumiem, że należy zauważyć i docenić ten wysiłek i decyzję z 2017 roku.

Jakie są nasze zamiary, jeżeli chodzi o realizację drogi ekspresowej S19 między Białymstokiem a granicą? Planujemy odbudowę starodroża. Idziemy w kierunku rozbudowy starodrożą, oczywiście rozbudowy do parametrów 2+2. Przypominam, że jeden z odcinków podkarpackich był realizowany przez poprzedników w formule 2+1. Ale tam też pracujemy nad tym, żeby ten odcinek poszerzyć, żeby cała Via Carpatia miała najwyższy standard drogi ekspresowej, czyli 2+2.

Jeżeli chodzi o połączenie Via Carpatii z Via Balticą, czyli z drogą S61, to jest projektowany nowy ciąg od Białegostoku do węzła Guty.

Natomiast, jeżeli chodzi o rozbudowę drogi krajowej nr 8, to decyzja środowiskowa określa rozbudowę tej drogi do parametrów 2+1. Są tam wskazane również realizacje 3 obwodnic: obwodnicy Suchowoli, obwodnicy Sztabina i obwodnica Białobrzegów. Chcemy, aby rozbudowa polegała nie tylko na poszerzeniu starodroża, ale żeby w tych miejscowościach miała również charakter drogi obwodowej.

Przechodzę do kolejnego pytania o „Program 100 Obwodnic". Czas biegnie, a zgodnie z obietnicą pana premiera Mateusza Morawieckiego, taki program zostanie pokazany do 100 dni od momentu powołania obecnego rządu. Dzisiaj mija 73 dzień, tak że czasu jest coraz mniej. Wkrótce ten program zostanie pokazany. W tym momencie nie mam upoważnień, aby wypowiadać się, czy dana inwestycja będzie realizowana w ramach tego programu. Natomiast, oczywiście te miejscowości, w których natężenie ruchu jest największe, czyli te miejscowości, przez które przechodzi tranzyt kilkunastu tysięcy samochodów, te miejscowości, w których dochodzi do największej liczby wypadków drogowych, w tym wypadków śmiertelnych, siłą rzeczy powinny zostać objęte tym programem.

Twarde liczby powinny mieć tu charakter decydujący, aczkolwiek w przypadku doboru takich inwestycji ważne są również czynniki społeczno-gospodarcze. Jeżeli budowa danej obwodnicy stworzy nowe tereny do inwestowania i dzięki temu przy danej miejscowości będą się mogły lokować działalności gospodarcze, to też jest to bardzo ważny argument za tym, aby podjąć się realizacji takiego zadania. Natomiast, tak jak mówię, o szczegółach będziemy rozmawiać w ciągu najbliższych 20-30 dni. Jestem przekonany, że pan premier dotrzyma danej obietnicy i ten program, ze wskazaniem konkretnych zadań, zostanie opublikowany w ciągu najbliższych 27 dni.

S61, jeżeli chodzi o postępowania przetargowe, a w zasadzie już podpisanie umów, to umowa na odcinek pomiędzy obwodnicą Augustowa i granicą państwa została podpisana 8 stycznia. Natomiast, jeżeli chodzi o odcinek Podborze-Śniadowo, to umowy zostały podpisane w grudniu 2019 roku. Termin zakończenia tych zadań to wrzesień 2023 r.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

To wszystko w tej sekwencji odpowiedzi. Jeszcze odczytam, żeby ktoś nie został pominięty, według kolejności: pan poseł Tomaszewski, pan poseł Ławniczak, pan poseł Krajewski, pani poseł Kozłowska, pani poseł Sibińska, pani poseł Chmiel, pan poseł Sośnierz,

pan poseł Śnieżek i pan poseł Sowa. Jeszcze pani poseł Bartuś. Czy są jeszcze jakieś zgłoszenia? Ze strony społecznej mam pana Furgalskiego, panią Dzieciuchowicz i panią Lewandowską.

Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, to chciałbym zamknąć tę listę, ewentualnie dopisując swoje nazwisko na końcu.

Przechodzimy do następnych pytań. Pan poseł Tomaszewski, bardzo proszę.

Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

Panie przewodniczący. Wysoka Komisjo. Z góry przepraszam za moją nieobecność, ale muszę krążyć pomiędzy tą Komisją a Komisją Finansów Publicznych.

Chcę trochę rozszerzyć pytania, które już padały ze strony pana posła Grabarczyka. Proszę przy okazji, ponieważ taki materiał pisemny będzie powstawał, żebym mógł otrzymać te informacje, które już były wskazane w pytaniach, bo do części z tych pytań pan minister już się odnosił.

Chodzi mi przede wszystkim o to, żeby wskazać, jak wyglądało planowanie i realizacja na odcinku drogi S14. Zarówno w zakresie planowanych węzłów, jak i przewidywanych kosztów realizacji. Inaczej to było planowane, a potem było starcie z rzeczywistością rynku. Chodzi o zapewnienie, na ile i jak ta realizacja będzie teraz przebiegać, żeby, nawet jeżeli nie wszystkie węzły będą teraz wykonane, była pewność i jakaś perspektywa dokończenia z maksymalną liczbą węzłów, z rozłożeniem w czasie. Chodzi o to, żeby technologicznie było to możliwe, żeby niektóre elementy tej inwestycji były wykonane w następnym etapie, a przestrzeń i wszystkie powiązania techniczne pozwalały na to. Ta obwodnica powinna być jak najbardziej funkcjonalna, bo jest ona bardzo istotnym elementem całej sieci dróg ekspresowych i autostrad w tak centralnym miejscu. Ta obwodnica jest pożyteczna ze wszech miar nie tylko dla samej aglomeracji łódzkiej.

Będę wdzięczny za uzupełnienie informacji o te wszystkie realia, żeby już nie było przekłamań, bo wokół tej sprawy uprawia się bardzo dużo demagogii. Chciałbym, żeby to dotarło do poziomu realiów: tyle zaplanowano, ale było za mało, wobec tego trzeba było zmodyfikować plan inwestycyjny. Musi być perspektywa dokończenia tego w określonym czasie, bo to najważniejszy elementy całego ringu łódzkiego, o którym mówimy i który się urzeczywistnia, co jeszcze kilka lat temu było mało realne.

Druga część pytania dotyczy kwestii związanej z perspektywą rozbudowy i poszerzenia autostrady A2. To, że taka decyzja zapadła, to już wiemy, ale chodzi o czasowe realia podjęcia tej inwestycji i jej sfinalizowania poprzez dołączenie trzeciego pasa. Chodzi oczywiście o newralgiczny odcinek między Warszawą a Łodzią. On jest najbardziej zatłoczony, tym bardziej, że jest połączony z węzłem w Strykowie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę teraz pana posła Ławniczaka o zadanie pytań.

Poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, kiedy w poprzedniej kadencji zostałem posłem, mapka na oficjalnej stronie GDDKiA w lutym 2016 roku, jeżeli chodzi o oddane odcinki, budowę, przetargi i perspektywy, przedstawiała się w następujący sposób. Teraz to państwu pokażę. Czarnych linii było stosunkowo mało, czerwonych zdecydowanie więcej – to było w budowie, natomiast w przetargu był jedynie drugi odcinek Kępna. W przygotowaniu projektowym nie było absolutnie żadnej drogi.

W tej chwili mapka wygląda zupełnie inaczej. Wszystkie czerwone odcinki zniknęły, zostały dokończone. Przede wszystkim S5, odcinki wielkopolskie, tak południowej Wielkopolski, jak i północno-wschodniej. Kępno – pierwszy etap skończony, a drugi etap jest realizowany i zostanie zakończony w czerwcu 2021 roku.

Pojawiła się cała sieć linii niebieskich, które oznaczają rozpoczęcie pracy i przygotowania projektowe. Kluczem jest przyszła droga S11, która jest południkowym kręgosłupem Wielkopolski, na którą cała Wielkopolska wyczekuje. Prace przygotowań projektowych na S11 zostały uruchomione w latach 2017-2018. Mają się zakończyć w latach 2022-23 po to, żeby stanowić podłoże do decyzji realizacyjnych. Teraz dowiadujemy się, że firma opracowująca przygotowania projektowe na całym odcinku wielkopolskim, tak

południowym, jak i północnym wielkopolskim S11, zbankrutowała i prace zostały w tej chwili wstrzymane.

Panie ministrze, w tej chwili jest taka perspektywa, że w całej Wielkopolsce, a więc drugim co do wielkości województwie i trzecim co do liczby mieszkańców w kraju, w roku 2022 i 2023 nie będzie robione dosłownie nic, ponieważ obwodnica Kępna zostanie oddana. Jaka jest perspektywa powrotu do prac nad S11 przez kolejną firmę? To jest naprawdę jedno z najpilniejszych wyzwań w skali Wielkopolski, bo grozi nam, że przez kilka lat nic nie będzie w Wielkopolsce. Przygotowanie prac projektowych utknęło w miejscu na kluczowej drodze.

Druga sprawa, tylko napomknę jeszcze raz o obwodnicy Kalisza. Jest to jedyne 100-tysięczne miasto w Polsce, które nie miało do tej pory nie tylko obwodnicy, ale nawet planowanej obwodnicy. W tej chwili planowana jest w ramach GP-25. Przynajmniej mamy taką nadzieję, że zostanie to uwzględnione w decyzjach realizacyjnych – przynajmniej obwodnica Kalisza. Nie wiem, czy w programie budowy dróg krajowych w 2021 roku, czy też w funduszu obwodnicowym w roku 2020, ale to jest bijąca w oczy konieczność. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy jest pan poseł Krajewski? Nie ma. Udzielam głosu pani poseł Kozłowskiej.

Poseł Iwona Maria Kozłowska (KO) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, reprezentuję województwo pomorskie, czyli wracamy znowu do tego pięknego regionu. 19 listopada 2019 roku zadałam pytanie panu premierowi w sprawie budowy obwodnic Sępólna Krajeńskiego i Kamienia Krajeńskiego na drodze krajowej nr 25. To są dwa małe miasteczka, które w tej chwili stają się całkowicie nieprzejezdne, ponieważ nie ma tam żadnego objazdu. Oprócz ogromnej liczby samochodów osobowych przez centrum przejeżdżają również samochody ciężarowe, tiry, które są bardzo uciążliwe dla mieszkańców, a przy tym bardzo niszczą nawierzchnię.

Otrzymałam od pana premiera odpowiedź, iż wszczęcie postępowania o udzielenie zamówień na ich realizację planowane jest na czwarty kwartał 2020 roku, natomiast rozpoczęcie robót budowlanych planowane jest na 2023 rok, a zakończenie na 2025 rok.

Chciałabym się dowiedzieć o szczegóły. Na jakim etapie jest przygotowanie do tej inwestycji? Czy w ramach obwodnic ministerstwo przewiduje przebudowę drogi nr 25, która biegnie przez te miasta? Nawierzchnia ulic jest bardzo zniszczona...

Chciałabym również zapytać o drogę krajową nr 25, ale na odcinku Bydgoszcz-Sępólno Krajeńskie. Czy państwo przewidujecie budowę tej drogi? Jeżeli tak, to jaki jest przewidziany termin realizacji tej inwestycji? Jaka jest przewidziana kwota na budowę tego odcinka drogi? Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Udzielam głosu panu ministrowi Rafałowi Weberowi. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Szanowni państwo. Pojawiło się kolejne pytanie o węzły na S14. Może uzupełnię wcześniejszą wypowiedź pana dyrektora Żuchowskiego. Jesteśmy otwarci na współpracę z samorządem. Mamy dobre doświadczenia i dobre przykłady współpracy, jeżeli chodzi o realizację tego typu zadań i na A4 i na S7. Jesteśmy otwarci na współpracę z samorządem miasta Łodzi. Stanęliśmy przed dylematem, czy realizować tę inwestycję, czyli S14 bez tych dwóch węzłów, czy nadal wstrzymywać prace i liczyć na to, że rozstrzygnięcia przetargowe będą korzystniejsze. To oznaczało odłożenie realizacji tego zadania na kolejne lata. Podjęliśmy decyzję, żeby budować, oczywiście z optymalizacją tych dwóch węzłów. Wszystkie prace, które są teraz prowadzone i które są zakończone, będą pozwalać na to, aby wpięcie tych dwóch węzłów było możliwe. Wszystko jest zaplanowane, żeby je budować. Wykupiono teren i zmieniono jego przeznaczenie. Zachęcamy samorząd miasta Łodzi do współpracy, jeżeli faktycznie jest tam taka potrzeba, a stwierdzam, że jest. Aktywność i obecność samorządu łódzkiego jest mile widziana.

Jeżeli chodzi o rozszerzenie A2, to obecnie są prowadzone wstępne prace przygotowawcze, które muszą stwierdzić, czy jest możliwość realizacji tej inwestycji w ramach obecnej decyzji środowiskowej, czy jednak trzeba wydać nową decyzję środowiskową. Nie mamy jeszcze ostatecznej decyzji w tym zakresie. Czekamy na nią i później będziemy podejmować kolejne kroki, jeżeli chodzi o rozszerzenie A2.

Pytanie o drogę ekspresową S11 i prace przygotowawcze na odcinku Kórnik-Ostrów. Jeszcze w listopadzie ub. r. został ogłoszony przetarg na wznowienie prac nad przygotowaniem studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego. Podpisanie umowy planowane jest na przełomie pierwszego i drugiego kwartału tego roku. Na przełomie marca i kwietnia podpiszemy umowę, aby to zadanie kontynuować.

Mówiąc o całości prac przygotowawczych na wszystkich odcinkach dróg ekspresowych i autostradach, to w tej chwili w całej Polsce jesteśmy na etapach prac przygotowawczych dla ponad 1000 km dróg ekspresowych i autostrad, tj. S11, poszczególne odcinki S10, S12, S74. Oczywiście są to te odcinki, które mają zapewnione finansowanie, czyli S19, S12, S17. Prowadzimy prace przygotowawcze na całej sieci, tak aby być przygotowanym do ogłaszania przetargów na realizację, czyli na projektuj-buduj.

Jeżeli chodzi o obwodnice w kujawsko-pomorskim, to znajdują się w programie, znajdują się w limicie – 12 grudnia 2020 roku ogłoszenie przetargu. Oczywiście chodzi o obwodnicę Kamienia Krajeńskiego i Sępólna Krajeńskiego – droga krajowa nr 25. Podpisanie umowy zakładamy w lipcu 2021, rozpoczęcie realizacji w sierpniu 2023 roku, a zakończenie robót w trzecim kwartale 2025 roku. Z racji tego, że będziemy inwestować w budowę nowego ciągu komunikacyjnego, trudno żebyśmy jednocześnie inwestowali w poprawę drogi, która obecnie przebiega przez miasta, w jakąś kompleksową modernizację tej drogi. Natomiast przeprowadzenie remontu jest oczywiste. Takiego, który zapewni standard bezpiecznej jazdy.

Droga krajowa nr 25. Szykujemy się do kolejnego dużego programu, który będzie polegał na modernizacji sieci dróg istniejących, sieci dróg krajowych. Będziemy podnosić ich standard do możliwości przejazdu pojazdów o nacisku 11,5 tony. Tym programem będziemy obejmować wiele dróg krajowych w Polsce, po to właśnie, aby podnieść ich standard. Od wielu, wielu lat wymagają one kolejnych nakładów finansowych, aby utrzymać bezpieczeństwo pojazdów, jak również zwiększać nośność transportu ciężkiego, który po nich jeździ.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pan zadawał pytanie, więc proszę panie pośle.

Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

Podjąłem wątek przygotowania S14, dlatego że obecny samorząd Łodzi uważa, że ta inwestycja w planowanych kwotach mogła być zrealizowana wcześniej. Dlatego tak ważne jest, żeby pokazać to, że ten plan był nierealny, że trzeba go zweryfikować. W związku z czym trzeba rozmawiać, jak zrobić montaż finansowy dla pełnego zrealizowania tych węzłów. Dlatego proszę o obraz całości, żeby już nie siać demagogii, że ktoś czegoś nie zaniedbał, że zaplanowane pieniądze były za niskie i w zwarciu z rynkiem okazało się, że trzeba będzie zaprogramować większy zakres kosztów.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan minister chce się jeszcze do tego ustosunkować.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Oferty, które wpłynęły do realizacji tego zadania zweryfikowały kosztorys i to dwukrotnie. Przetarg nie był rozstrzygany z tego powodu, że oferty były dużo wyższe niż zakładane środki finansowe. Stąd decyzje o optymalizacji budowy S14, dokończeniu ringu łódzkiego, oczywiście z założeniem rozbudowy o dwa węzły wtedy, gdy możliwości finansowe będą na to pozwalały.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Pani poseł Sibińska, bardzo proszę.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Mam kilka pytań i próśb, żeby inwestycje, o których będę mówiła, były uwzględnione w pracach ministerstwa.

Po pierwsze, obwodnica Głogowa w ciągu drogim krajowej nr 12. Ona jest wpisana w programie budowy dróg krajowych, ale ostatnie informacje pokazują, że termin jej realizacji został przesunięty na lata 2026-27. Pierwotnie miało to być wykonane do roku 2025. Jest to związane z przeprawą mostową. Dziś ten przedwojenny most jest bardzo obciążony. Natężenie zwiększa się z każdym rokiem i jakiekolwiek zdarzenie na moście powoduje blokadę miasta, a objazd ma około 80 km. Jest gorąca prośba, żeby nie przesuwać tej inwestycji, ale uwzględnić jak najszybszą jej realizację. Pisałam na ten temat interpelację, ale póki co nie została jeszcze przekazana do ministerstwa. Pewnie nastąpi to w najbliższym czasie. Proszę o pochylenie się nad tym projektem.

Kolejna rzecz jest bardzo ważna nie tylko z powodu bezpieczeństwa, ale również z powodu połączenia inwestycji, ponieważ na drodze krajowej nr 22 na wielu odcinkach są przewidziane różne elementy robót. Również droga kolejowa nr 351 Poznań-Szczecin jest odcinkami remontowana i przewidziane są jej dalsze remonty. W tym momencie dochodzimy do zbiegu drogi krajowej nr 22 i linii nr 351 w Dobiegniewie, gdzie jest przejazd. Ten przejazd jest niebezpieczny i powoduje, jeżeli rogatki są zamknięte, blokadę całego miasta, na bardzo długim odcinku.

Jeżeli państwo prowadzicie jakiekolwiek prace projektowe, zarówno jeśli chodzi o drogę nr 22, jak i linię kolejową, to bardzo proszę o uwzględnienie rozwiązania kwestii tego kolizyjnego skrzyżowania. Być może trzeba zbudować wiadukt drogowy, bo to chyba jest prostsze niż wiadukt kolejowy. Ponieważ zarówno droga, jak i linia kolejowa, są w tej chwili remontowane, mieszkańcy zdają sobie sprawę z tego, że jeżeli teraz to nie zostanie zaprojektowane i zrobione, to przez lata nikt do tego nie wróci. Nikt nie będzie wracał na odcinki, które w tej chwili są przewidziane do remontu. Naprawdę jest to bardzo ważne. Mieszkańcy zwracają na to uwagę, ale nikt się o to do tej pory nie upominał. Jest to niezwykle istotne, bo ten przejazd kolejowy jest na początku miasteczka i blokuje się całe centrum.

Kolejna rzecz, bardzo proszę o dobrą współpracę pomiędzy ministerstwem i GDDKiA. Chodzi o północną obwodnicę Gorzowa Wielkopolskiego. Szczególnie chodzi o zmianę przebiegu drogi krajowej nr 22, która w tej chwili przebiega przez centrum miasta. Chcielibyśmy to zmienić. Są przewidziane tereny, przewidują to plany rozwoju inwestycyjnego, są tereny inwestycyjne, które przejęliśmy od KOWR. Wydaje się to bardzo dobrym, prorozwojowym rozwiązaniem dla miasta – zmiana przebiegu drogi nr 22 i włączenie jej do S3 niedaleko węzła w kierunku Szczecina.

Z moich informacji wynika, że jest blokada po stronie GDDKiA, więc bardzo proszę, żeby przyjrzeć się temu. Jest to bardzo istotne z jeszcze jednego powodu. Jesteśmy w tej chwili na etapie aktualizacji strategii rozwoju województwa lubuskiego. Chcemy to wpisać w tę strategię po to, żeby można było później realizować tę inwestycję. Bardzo proszę o przychylność dla tego projektu, bo on rozwiąże wiele problemów zarówno komunikacyjnych, jak też i rozwojowych Gorzowa. Myślę, że dla północy województwa również.

Ostatnia rzecz, mamy S3, która fantastycznie sprawdza się nie tylko w województwie lubuskim. Natomiast przy projektowaniu zjazdu z S3 w kierunku Zielonej Góry w Gorzowie popełniono błąd zaniechania, ponieważ brakuje tam bezkolizyjnego zjazdu, jak się zjeżdża w Gorzowie jadąc od strony Zielonej Góry. Jest tak dlatego, że zjeżdżając z obwodnicy S3 wjeżdżamy na drogę nr 22 i tworzy się wielki korek, bo tam nie ma bezkolizyjnego zjazdu. Potrzebna jest budowa ronda, albo budowa jeszcze jednej nitki zjazdu. Są tam przygotowane tereny i można to zrobić. Zostało to w którymś momencie zaniedbane, więc bardzo proszę o to, żeby taką, niewielką z punktu widzenia GDDKiA, inwestycję uwzględnić, bo to doskonale poprawi komunikację w tej części miasta. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, pani poseł. Głos ma pani poseł Małgorzata Chmiel, proszę bardzo.

Poseł Małgorzata Chmiel (KO):

Pan dyrektor Żuchowski przed chwilą mówił na temat obwodnicy metropolitalnej. Powiedział, że dokumentacja jest w trakcie przygotowania do procedury PPP. Czy dobrze zrozumiałam? Tak. Chcę zwrócić uwagę, że dwa lata temu mówiono to samo. Co posunęło się do przodu od tego czasu? Jak wiemy, nie ma chętnych, którzy uczestniczyliby w tej procedurze. Nie ma chętnych prywatnych inwestorów. W związku z tym – w jaki sposób chcecie państwo wybudować tę metropolitalną obwodnicę?

Ona jest bardzo potrzebna Trójmiastu, ale nie tylko, bo wiemy, że latem cała Polska jeździ nad morze. Pomijam bardzo ważną sprawę, że jest to część trasy S6, która jest całościowo składana jako wniosek unijny. W związku z tym trzeba to zrealizować.

Chciałabym krótko, bo kilka razy się pytałam, ale konkretnej odpowiedzi nie usłyszałam, usłyszeć o obwodnicy Starogardu Gdańskiego. Od wielu, wielu lat o tę obwodnicę zabiegają różne strony, różne podmioty. To jest droga krajowa nr 22 od granicy rosyjskiej do niemieckiej. To jest droga bardzo przelotowa, a to jest chyba jedyne miasto w Polsce, przez środek którego przebiega tej rangi trasa tranzytowa. Poproszę o konkretną odpowiedź.

Następna sprawa to obwodnica Sztumu i obwodnica Kwidzyna, o którą od wielu, wielu lat władze zabiegają. Tylko proszę mi nie mówić, że jest w przygotowaniu, że dokumentacja, że się myśli, dlatego że jeśli chodzi o obwodnicę Starogardu, to wiem o tym, że była gotowa dokumentacja, potem, lat temu, pojawiły się wymogi, żeby ją skrócić, a następnie żeby ją po prostu odchudzić. Miasto Szczecin złożyło dokumentacje w czerwcu zeszłego roku. Wszystko złożono w ministerstwie. Pytanie – czy są na to zarezerwowane pieniądze?

Chcę się jeszcze zapytać, kiedy będzie decyzja, jeżeli chodzi o te 100 obwodnic, bo zdaje się, że ma być w przyszłym miesiącu. Proszę o dokładną datę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Ostatni w tej rundzie pytań jest pan poseł Sośnierz, proszę bardzo.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Mam pytanie na przykładzie S1 z Katowic do Warszawy. Myślę jednak, że dotyczy to w tym samym stopniu wielu innych dróg. Na tej drodze możemy obserwować remonty na długich odcinkach i towarzyszące im zwężenia, na których niewiele się dzieje. Mam pytanie – kiedy państwo zmienicie filozofię remontowania dróg w taki sposób, żeby było to korzystne dla kierowców, a nie dla wykonawców czy urzędników? Powinny być robione krótkie odcinki, w krótkim czasie. Wtedy taki odcinek byłby remontowany krócej, a nie rozkopany przez pół roku, przez rok, przez wiele miesięcy. Tracą na tym użytkownicy, tworzą się korki, zdarzają się wypadki… Zwężenia są zdecydowanie mniej bezpiecznymi odcinkami, niż droga pełnej szerokości. Nie bardzo rozumiem – dlaczego tak długie odcinki są jednocześnie wyłączane z ruchu? Dlaczego nie robimy tego krótszymi odcinkami? Dlaczego remonty są tak rozwleczone w czasie?

Gdy wchodzi wykonawca, to powinno być wszystko jak po sznurku, codziennie kolejny etap, a nie tak, że przez dłuższy czas, przez miesiąc widzimy, że na danym fragmencie nic się nie zmieniło. Po co zamykaliśmy tak długi odcinek? Trzeba było skończyć jeden odcinek, a potem dopiero zaczynać drugi. Pytanie – czy i kiedy planujecie państwo zmienić tę filozofię budowy dróg?

Drugie pytanie. Wcześniej, w którejś z udzielonej odpowiedzi powiedział pan, że jakiś odcinek drogi, bodajże w okolicach Łodzi, nie będzie wybudowany, ponieważ nie ma go w planie zatwierdzonym przez UE. Chcę zapytać, czy jesteśmy kolonią brukselską i nie możemy budować dróg zgodnie z naszymi własnymi priorytetami? Czy musimy czekać na łaskawe zatwierdzenie przez Brukselę każdego odcinka, którego potrzebujemy?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Panie ministrze, proszę o udzielenie odpowiedzi.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Łatwiej będzie, jeżeli od razu odpowiem na pytania pana posła Sośnierza. Nasza ocena tempa budowy dróg w Polsce jest zupełnie inna, niż pana posła. Szczególnie w krajach Europy Środkowej – Czesi, Słowacy, Węgrzy, Bułgarzy – czyli te kraje, które są w podobnej sytuacji jak my, ale też w Niemczech – zazdroszczą nam tego tempa, które jest w tej

chwili w Polsce. Mówię to z pełną odpowiedzialnością. Te kraje wzorują się na naszym systemie budowy. Mówię to bardzo poważnie, nie kadzę nikomu, nie słodzę, nie chodzi o obecnego ministra infrastruktury – ale naprawdę, to co się dzieje w ciągu ostatnich lat na polskich drogach, na polskiej sieci, jeżeli chodzi o tempo realizacji, sprawia pozytywne wrażenie, na tle innych krajów UE, krajów Europy Środkowej, także krajów Europy Zachodniej. To jest wynik dyskusji, spotkań i wymiany doświadczeń, jeżeli chodzi o nasze wspólne relacje.

Jeżeli chodzi o odcinek drogi, o którym wcześniej mówił pana minister Grabarczyk, to nie jest tak, jak pan poseł myśli. Sieć bazowa, czyli sieć wskazana jako najbardziej istotna z punktu widzenia połączeń całej Europy, ma zapewnione finansowanie unijne. To tyle.

Oczywistym jest, że w interesie każdego kraju jest realizacja sieci bazowej, bo na nią można otrzymać refundację ze środków unijnych. W pierwszej kolejności realizuje się te zadania, na które można pozyskać środki zewnętrzne, bo dzięki temu można zrobić więcej i szybciej. To jest oczywista zasada i tak postępuje każdy. Sieć bazowa, która została wyznaczona wspólnie – powtarzam, wspólnie – bo są to drogi o charakterze transgranicznym, międzynarodowym, jest realizowana przy udziale środków unijnych i chyba dobrze, że się tak dzieje. Alokacja środków, jeżeli chodzi o inwestycje drogowe, jest na wysokim poziomie, o czym świadczy ostatnia informacja przekazana przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Powiedziano, że środki z tej perspektywy, która kończy się za 3 lata, będą wykorzystane. Wszystkie środki, które zostały przewidziane na budowę dróg w ramach budżetu unijnego zostaną wydatkowane.

Pytania wcześniejsze. Pytanie o obwodnicę Głogowa. Dementuję informację, że cokolwiek przedłużamy. Niczego nie przesuwamy, niczego nie hamujemy, trwają prace przygotowawcze polegające na ustaleniu przebiegu tej drogi i wydaniu decyzji środowiskowej. Nie mamy żadnych niepokojących sygnałów w tym zakresie.

Jeżeli chodzi o przejazd drogą nr 22 w miejscowości Dobiegniew, to poprosiłem o zbadanie natężenia ruchu na tym przejeździe. Jeżeli uda się to zrobić dziś, to za chwilę to podamy. Jeżeli nie, to najnowsze badanie, jeżeli chodzi o natężenie ruchu na wszystkich drogach krajowych w Polsce, będzie prowadzone w tym roku. Rozpoczyna się na dniach, tak że będziemy mieli świeże dane, jeżeli chodzi o natężenie ruchu na ciągach dróg krajowych. One będą obrazować, czy dana droga jest faktycznie zatłoczona i jak w tej chwili wygląda migracja samochodów, jak wpłynęły na to nowe odcinki dróg ekspresowych i autostrad. Odcinki, które od ostatniego pomiaru ruchu w 2015 roku zostały oddane do użytku kierowców w wielu przypadkach zastępują dotychczasowa trasę. To właśnie one są wykorzystywane, jeżeli chodzi o pojazdy ciężkie, o szeroko rozumiany tranzyt.

Jest informacja, że 3 tys. samochodów jest na dojeździe do Dobiegniewa. To nie jest jakieś bardzo duże natężenie ruchu. Wspomniano obwodnicę Kalisza. Tam ruch w samym centrum miasta jest prawie 10 razy większy – ponad 20 tys. pojazdów w Kaliszu, a obwodnicy nie ma.

Jeżeli chodzi o formułę PPP, to nie wiem skąd wniosek, że w tej formule nie ma chętnych na realizację zadań drogowych. Jak powiedział wcześniej pan dyrektor Żuchowski, 16 grudnia odbyło się spotkanie GDDKiA z potencjalnymi wykonawcami. Może pan dyrektor powie coś więcej na temat tego spotkania. Na sali są przedstawiciele firm, których zachęcamy do dyskusji. Nie widzimy zagrożenia, że nie będzie chętnych do realizacji inwestycji drogowych w formule partnerstwa publiczno-prywatnego.

Jeżeli chodzi o obwodnicę Starogardu, to cały czas nie mamy zakończonej procedury, za którą odpowiada miasto, tj. przygotowanie wariantów wraz z decyzją środowiskową. Zgodnie z porozumieniem, zgodnie z umową, ta praca musi zostać wykonana przez władze miasta. W tej chwili nie mamy tej dokumentacji, co nie pozwala na przystąpienie do realizacji, czyli ogłoszenie przetargu na „projektuj-buduj”. Czekamy na to, że miasto wywiąże się z obowiązku i dostarczy dokumentację, która będzie pozwalała na realizację tego zadania.

Jeżeli chodzi o drogę nr 22 i Gorzów, to przypominam, że Gorzów jest miastem na prawach powiatu, a więc tą drogą zarządzają władze samorządowe. To samorząd jest

odpowiedzialny za modernizację, za wytyczenie nowego przebiegu i za to, co się dzieje na wszystkich drogach w mieście.

Do tej pory nie trafił do nas żaden monit, jeżeli chodzi o zmianę przebiegu drogi nr 22. Prosimy o korespondencję od władz miasta i będziemy się nad tą sprawą zastanawiać. Do Ministerstwa Infrastruktury taki monit nie trafił. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pan poseł Sośnierz chce zadać dodatkowe pytanie. Później jeszcze raz pani poseł Sibińska.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Zupełnie nie zrozumieliśmy się z pytaniem. Załóżmy, że jest tak jak pan mówi, nie mam danych, żeby to kwestionować, że tempo budowy dróg jest imponujące, załóżmy że najlepsze na świecie. Jeśli natomiast w skrajnym przypadku wyłączymy całą drogę na całej długości, to nawet przy imponującym tempie posuwania się naprzód, przez większość czasu większość tej drogi będzie martwa, przez większość remontu większość drogi będzie martwa. Budujemy to zbyt długimi odcinkami, na których w większości nic się nie dzieje. Lepiej, z punktu widzenia bezpieczeństwa i wygody kierowców, budować mniejszymi odcinakami, które planowane są w taki sposób, aby odcinek był wyłączony na jak najkrótszy czas.

Co do drugiego pytania, to w pełni podzielił pan moje obawy, że nasze priorytety nie są wyznaczane naszymi potrzebami, tylko możliwościami finansowania z UE. Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Nie, to są nasze priorytety, które zostały uznane przez władze unijne i dzięki temu mogą być realizowane przy udziale środków zewnętrznych.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Pani poseł Sibińska. Pani poseł zwracam uwagę, że jeszcze sporo osób jest w kolejce.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie ministrze, wiem że będzie to zadanie miasta i miasto chce aplikować o środki. Natomiast państwo musicie wyrazić zgodę na zmianę przebiegu. Jest pewna blokada. Być może była komunikacja z dyrekcją GDDKiA w Zielonej Górze… Mam sygnały, że blokada jest po tej stronie. Natomiast jeżeli chodzi o ministerstwo, to jak pamiętam, takie pisma przychodziły w poprzedniej kadencji. Rozumiem, że miasto powinno ponowić takie pismo? Przekażę to władzom miasta.

Panie ministrze, jest jeszcze prośba. Droga S3, zjazd z Zielonej Góry i włączenie się w drogę nr 22 na ulicy Kasprzaka. Czy możemy się o to upominać?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie ministrze, proszę o udzielenie odpowiedzi.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Prosimy o monit w sprawie zmiany przebiegu i szczegółowy pomysł połączenia S3 z drogą krajową nr 22.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pani poseł Chmiel chciałaby jeszcze dopytać. Proszę bardzo.

Poseł Małgorzata Chmiel (KO):

Panie ministrze, chcę dopytać o termin 100 obwodnic. Jeśli chodzi o obwodnicę Starogardu Gdańskiego, to mam informację, że oni złożyli wszystko. Oczywiście sprawdzę to, bo wierzę panu, panie ministrze.

Natomiast jeżeli chodzi o to, że jest brak chętnych na PPP obwodnicy metropolitalnej, to opieram to na tym, że dwa lata temu wszystko było już przygotowane. Informacje, które podał dziś pan Żuchowski, otrzymałam 2 lata temu i dalej nic się nie dzieje. Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jeżeli chodzi o termin 100 obwodnic, to tak jak powiedziałem, jesteśmy w 73 dniu od powołania rządu. Do 100 dni pozostało 27 dni. To jest ten przedział czasowy, w którym ten program zostanie pokazany. O szersze informacje na temat współpracy ze Stargardem poproszę pana dyrektora Żuchowskiego, tak samo, jeżeli chodzi o obwodnicę metropolitalną Trójmiasta.

Dyrektor generalny GDDKiA Tomasz Żuchowski:

Odpowiadając na pytania zacznę od pani poseł Chmiel. Jeżeli chodzi o rynek, to powiem słowami pana prezesa Jana Stryjewskiego – branża czeka na PPP. Także na ostatnim spotkaniu byli partnerzy krajowi i zagraniczni. Wszyscy z niecierpliwością czekają na PPP. Nie wiem, jak było jakiś czas temu, ale w chwili obecnej prace są zintensyfikowane. Jak wiemy, formuła PPP jest formułą złożoną. Postępowanie przetargowe nie trwa 6-7 miesięcy, tylko 12. Istotny jest dialog techniczny i przygotowanie się do tego. Następnie uzgodnienie z Eurostate'em formuły, czy nie powoduje to zadłużenia państwa i w jakim cyklu ten komponent powinien być zrealizowany. To wszystko wymaga doradców technicznych. To wszystko jest przerobione. Wymaga również wyceny przez banki. Jak już wspomniałem, obecnie rozpisujemy program funkcjonalno-użytkowy, aby z punktu widzenia ryzyka – to jest istotne w regule PPP – był właściwie podzielony. Koncentrujemy się na połowę 2020 roku, zakładając, że wszystkie decyzje, które są od nas niezależne, będą pozytywne. Kluczowe będą zapewnienie finansowania i matryca ryzyk.

Z punktu widzenia obwodnicy Stargardu, bo to jest temat, którym interesuję się od momentu wejścia do GDDKiA w dniu 30 sierpnia 2018 roku. Otóż, sytuacja wygląda następująco. Wiemy, że w tej perspektywie jest przepływ różnych informacji. Dla niektórych gotowy projekt, to jest gotowy projekt, ale z punktu widzenia technicznego, to są koszt i rozwiązania.

Dziś mogę powiedzieć z całą odpowiedzialnością, że miasto przygotowuje projekt. Pierwotnie zakładano 300 mln zł, a na dziś mamy 5 wariantów i jest to około 600 mln. Plus generalnie rozwiązania techniczne, bo nie wszystkie poprawki są wprowadzone. Potem dyskusja jest taka – dlaczego tego nie ma? Dlaczego nie ma pieniędzy? Naszym zadaniem jest to, żeby to zrobić z głową, racjonalnie, technicznie wykonalnie i optymalnie.

Na dzień dzisiejszy mamy 5 wariantów. Gdy patrzę na kwoty, to jest to szacowane od 30 do 42 mln za kilometr. Musimy się z tym uporać. Natomiast chcę zdementować wszelkie informacje, że coś było gotowe. Pewnie było gotowe z perspektywy politycznej, natomiast z perspektywy techniczno-ekonomicznej niestety nie.

Pracujemy nad tym, musimy się z tym zmierzyć i wybrać właściwy wariant.

Poseł Małgorzata Chmiel (KO):

Kiedy to będzie?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Myślę, że są to bardzo miarodajne, obiektywne informacje w kontekście pytania, które pani zadawała.

Głos ma pan poseł Adam Śnieżek.

Poseł Adam Śnieżek (PiS):

Panie ministrze. Odcinek drogi ekspresowej S19 Rzeszów-Barwinek, czyli do granicy państwa, ma kluczowe znaczenie dla rozwoju tej części województwa podkarpackiego. On jest ujęty w programie. Żeby jednak zostały wykorzystane możliwości, jakie ta droga ekspresowa daje dla naszego terenu, potrzebna jest modernizacja drogi krajowej nr 28, tak żeby z węzła w Miejscu Piastowym była dobra komunikacja w kierunku Sanoka, Bieszczad, Krosna, Jasła i Pilzna. Zapowiadana jest modernizacja i przebudowa drogi krajowej nr 73 Pilzno-Jasło. Od paru lat mówi się o budowie zjazdu z autostrady A4 w kierunku Pilzna.

Chcę zapytać o perspektywy tych zamierzeń, ponieważ są bardzo oczekiwane przez wszystkie samorządy z naszego terenu. To wszystko jest kluczowe dla rozwoju gospodarczego tej części Podkarpacia, które ma jeszcze wiele do odrobienia w stosunku do reszty kraju. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Pani poseł Gill-Piątek, proszę bardzo.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Lewica):

Dziękuję bardzo. Chcę się odnieść do roli samorządu łódzkiego, o której pan mówił. Jeżeli chodzi o ten samorząd, to chciałabym uświadomić jego rolę w innych przedsięwzięciach infrastrukturalnych, które związane są z szerszym kontekstem, niż tylko lokalny. W Łodzi na przebiegu dróg krajowych, którymi opiekuje się samorząd, sypią się stare wiadukty. To są setki milionów złotych, które miasto będzie musiało wydać na to, żeby te wiadukty naprawić.

Przypominam, że zanim zostały wybudowane autostrady, które w tej chwili odciążają miasto od ruchu tranzytowego, cały ruch szedł po tych drogach i po tych wiaduktach. Cały kraj korzystał z tego, co teraz Łódź musi naprawiać za własne pieniądze.

Drugą rzeczą jest obsługa logistyczna innej inwestycji, nie drogowej, ale kolejowej, czyli wykopania tunelu średnicowego. Miasto ma pewne koszty z tym związane. Chociaż jest to inwestycja rządowa, miasto ma duże koszty związane z obsługą logistyczną tego przedsięwzięcia. Już przy dworcu Łódź Fabryczna mieliśmy sytuację, w której ciężki sprzęt rozjeżdżał nam ulice i trzeba było je naprawiać. To też są duże koszty dla samorządu.

Wymaganie, żeby samorząd jeszcze włączał się w budowę zjazdów z S14 jest marzeniem ściętej głowy. Dlatego bardzo proszę, aby uwzględnić tę wyjątkową sytuację łódzkiego samorządu, który nie udźwignie wszystkich wymagań infrastrukturalnych, które przed nim stoją.

Drugą kwestią jest sprawa, która wykracza czasowo poza materiał, który otrzymaliśmy. Zacznę od rzeczy pozornie oddalonej od tematu rozmowy, tj. smogu. Smog składa się w 80% z pieców i w 20% w niskiej emisji liniowej, która pochodzi z transportu drogowego. Jest tylko jedno miasto w Polsce, w którym ta proporcja jest odwrócona. Jest to Warszawa, która dzięki takiej, a nie innej konstrukcji mazowieckiego węzła komunikacyjnego, otrzymała w prezencie tranzyt, który wali przez nią bez umiaru. Oczywiście, że są znaki, które kierują go na drogę krajową nr 50, ale wiemy, jak ona wygląda. Wiemy, że jest już w 100% obciążona.

Chcę o to zapytać, ponieważ już 10-15 lat temu społeczności lokalne w Warszawie zwracały pana poprzednikom uwagę na to, że taki problem może nastąpić. Są dowody na to, że ten tranzyt jedzie przez Warszawę. Czy są jakiekolwiek plany, żeby Warszawę odciążyć od tego tranzytu i zbudować porządną obwodnicę pozamiejską? Dziękuje bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pan poseł Sowa ma głos, proszę bardzo.

Poseł Marek Sowa (KO) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, mam trzy pytania dotyczące trzech pakietów w Małopolsce. Po pierwsze chcę powiedzieć, że wbrew temu co się mówi, zmiana programu budowy dróg krajowych i autostrad z września ubiegłego roku nie była najlepszym rozwiązaniem. Nie dokładała ona *de facto* środków finansowych, może poza kilkoma przypadkami interwencyjnymi, tylko przesuwała terminy realizacji tych zadań. Tak jest z dwoma obwodnicami, które miały unieważnione przetargi, pierwsza w Zatorze, a druga to obwodnica Nowy Sącz-Chełmiec. Obie o długości zaledwie 4 km. Brakuje zaledwie 40 mln złotych, a w żadnej mierze środki nie zostały uzupełnione. Przypomnę, że w 2016 r. wydano decyzje środowiskowe na te dwie drogi. Ta opieszałość, czy wręcz decyzja o blokowaniu, niedopuszczanie do przetargów we wcześniejszym okresie tych inwestycji jest faktyczną przyczyną tego, że ta droga nie jest realizowana.

Przejdę do kolejnej drogi, która w „Programie budowy dróg krajowych i autostrad" znajduje się pod pozycją 114. To jest budowa drogi krajowej nr 75 relacji Brzesko-Nowy Sącz. Na to zadanie jest zabezpieczone 1,5 mld złotych. To jest jedyna pozycja w tym programie, która nie mieści się w perspektywie do roku 2025. Aneks rządowy z września polega na tym, że ta droga jest przewidziana do realizacji do roku 2027. Tytuł nie został zaktualizowany, ale zadanie zostało wyrzucone poza rok 2025. Tak to traktuję.

Oczywiście obserwuję tę czteroletnią niemoc, nawet w zakresie ustalenia wariantu przebiegu drogi. Nie jest nawet złożony wniosek o przygotowanie decyzji środowisko-

wej, choć wiem, że dokumenty, które przygotowaliśmy, o różnych wariantach, zostały do GDDKiA przekazane – między innymi za pośrednictwem posła Jończyka – w styczniu 2016 roku.

Urząd marszałkowski zrobił opracowania. Trzeba było tylko zrobić badanie geologiczne. Były wybrane warianty, zaopiniowane przez samorządy terytorialne i można było uzyskać decyzje środowiskowe. Niestety tego nie zrobiono. Mam podejrzenie, że ta droga nie jest w żadnych priorytetach rządu. Decyzja z września to potwierdza.

Kolejna kwestia – pytanie uzupełniające. Czy most w Kurowie będziecie państwo wliczali do kosztów realizacji nowej drogi? Jeśli tak, to chcę powiedzieć, że to ma z tym niewiele wspólnego.

Ostanie pytanie dotyczy pozycji 124 – budowa drogi ekspresowej S52 Bielsko Biała-Głogoczów. Tam również była wydana decyzja środowiskowa – w sierpniu 2016 r. Z tego co wiem, była przetrzymywana w Dyrekcji Ochrony Środowiska przez ponad 2 lata, zanim została podtrzymana. W ostatnim czasie uprawomocniła się decyzją sądu administracyjnego. Pytanie do pana ministra – jaki jest aktualny harmonogram realizacji tej inwestycji? Czy w ogóle będzie ujęta w tym planie, bo dotychczas jest bez limitu finansowego i cały czas jest na drugim miejscu? Pomimo kilku zadań, które już weszły do programu, ta droga ciągle jest pod kreską. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, jako ostatnia pani poseł Barbara Bartuś.

Poseł Barbara Bartuś (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, kontynuując to, o czym mówił pan poseł Sowa będę pytać o Sądeczankę, ale najpierw podziękuję panu posłowi, że będąc posłem wykazuje zainteresowanie tą drogą, bo za czasów rządów Platformy Obywatelskiej, w kraju pana marszałka Sowy, w Krakowie, wszystkie rozwiązania kończyły się na Wieliczce. Natomiast mój okręg wyborczy, który jest od Zakopanego do Gorlic, ma bardzo duże problemy drogowe, które w ogóle nie były dostrzegane. Dziękuję, że teraz będziemy mieć wsparcie, aby dbać o to, żeby rozpoczęła się budowa Sądeczanki.

Myślę, że państwo wiecie, iż problemy, które są, pochodzą z braku współpracy z samorządami. Panie ministrze, wzmacniam ten głos i pytam, na ile możemy liczyć na przyspieszenie prac, jeżeli chodzi o Sądeczankę. Ona kiedyś została wrzucona przez Platformę, ale chyba jej realizacja nie była brana pod uwagę. W tej chwili mamy jakieś światełko w tunelu, ale ten tunel wciąż wydaje się zbyt odległy.

Panie ministrze, to co powiedziałam na początku, że problemy takich terenów, jak moje, nie były dostrzegane. Obawiam się, że patrząc na perspektywy, które mamy, można stwierdzić, że niewiele się zmienia.

W październiku ubiegłego roku pan minister Adamczyk podpisał plan inwestycyjny przebudowy skrzyżowania na drodze nr 28 w Gorlicach, też z taką daleką perspektywą. Dziś chcę prosić ministerstwo, aby w planach budowy 100 obwodnic uwzględnić Sądeczankę. Oprócz dróg budowanych w Sanoku i w Nowym Sączu, trzeba pamiętać, że droga nr 28 biegnie przez góry i górki, łącząc wschód z zachodem i zachód ze wschodem. Jest to droga bardzo potrzebna, ale droga, która wymaga pracy.

Tak jak wspomniałam, w planach inwestycyjnych jest rondo, ale przy dalszych pracach prosiłabym o przemyślenie, czy nie zrobić szybszej, małej inwestycji i w Gorlicach nie zbudować obwodnicy. Gmina Gorlice w planie zagospodarowania ma zabezpieczony teren pod obwodnicę, chociaż teraz w samorządzie słyszę propozycję, żeby ten teren dać normalnie pod zabudowę. To jest ten moment, że GDDKiA, patrząc na drogę nr 28 i na bardzo duże problemy komunikacyjne Gorlic, przez które ona przebiega, może przynajmniej
rozważyć przygotowanie koncepcji obwodnicy, bo może być tak, że za kilka lat nie będzie terenu pod jej budowę.

Chcąc przejechać przez Gorlice, chcąc przejechać na odcinku od Limanowej do Jasła, to po pierwsze, przejeżdżamy przez środek Limanowej, później jakieś rozwiązania są już przeprowadzone, dalej jedziemy przez sam środek niedużego miasteczka Grybowa, przecinamy rynek, jedziemy przez sam środek rynku. Mówimy o bezpieczeństwie, a tam jest

kościół, tam jest wszystko, rynek się korkuje, bo z jednej strony na drugą przechodzą piesi. Jeżeli chodzi o bezpieczeństwo, nie tylko przepustowość, to jest to duże zagrożenie. Grybów też jest ważnym miasteczkiem, które należy wziąć pod uwagę.

Wracam do Gorlic. Zdarza się, że przed Gorlicami, na drodze nr 28, korek jest wielokilometrowy. Tam są dwa razy światła. Szczególne natężenie jest w dniach wolnych od pracy. Jeżeli mamy przerwę majową, jeżeli mamy okres przedświąteczny, to trzeba liczyć pół godziny stania w korku, żeby przejechać 2 kilometry. To nie są sytuacje odosobnione. Ja nie mówię, żeby jakiś odcinek pokonać, ale żeby tylko przejechać przez te światła jadąc od strony Nowego Sącza.

Chcę też zwrócić uwagę, że są odbicia na drogi wojewódzkie. Jedno na Duklę, a wcześniej do przejścia granicznego ze Słowacją. Jak nie ma przepustowości na Piwniczną, bo samochody ciężarowe nie mogą przejeżdżać na Słowację jadąc przez Piwniczną, to wiele tirów z Podhala korzysta z przejść, albo jadąc do Barwinka, albo korzystają z przejścia na Koniecznej, które znajduje się na terenie naszego powiatu. To powoduje, że droga nr 28 jest bardzo potrzebna, ale często się korkuje i osoby, które nawet turystycznie chcą przyjechać w ten piękny teren, po prostu z tego rezygnują.

Pan poseł Śnieżek mówił o tym, że będzie S9 i dzięki temu północ-południe będzie lepiej skomunikowane. Pozwólmy połączyć szybkie drogi także na kierunku wschód-zachód. Bardzo o to proszę i proszę o uwzględnienie tej prośby, bo wiem, że dotąd nasze tereny nie figurowały w planach. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo i głos oddaję panu ministrowi. Proszę o odpowiedzi na pytania.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję. Pan poseł Śnieżek pytał o S19 pomiędzy Rzeszowem a Barwinkiem. Jeżeli chodzi o S19, to ten odcinek jest podzielony na 6 odcinków realizacyjnych. W tej chwili trwa postępowanie przetargowe na odcinek Rzeszów-Babica. W pierwszym kwartale ma nastąpić rozstrzygnięcie. Jeżeli chodzi o pozostałe 5 odcinków, to trwają prace nad wydaniem decyzji środowiskowych. Jeżeli będą prawomocne, to będziemy przystępować do ogłaszania przetargów na „projektuj-buduj". Decyzją rządu z 2017 roku mamy zapewnione środki finansowe, tj. wszystkie odcinki Via Carpatii , czyli S16, S19, S61 zostały włączone do budżetu. Czekamy na zakończenie prac przygotowawczych na S18, pomiędzy Rzeszowem a Barwinkiem. Będziemy je realizować, choć od strony inwestycyjne jest to bardzo trudne zadanie, bo na odcinku 80 km przewidziane są 3 tunele. To naprawdę skomplikowane od strony geologicznej i technicznej. Mam nadzieję, że firmy wykonawcze dobrze sobie poradzą z tą pracą.

Jeżeli chodzi o drogę nr 73 Pilzno-Jasło, to także w 2017 roku została podjęta decyzja, aby wykonać prace modernizacyjne na całym odcinku, chociaż, jeżeli chodzi o niektóre miejscowości, to planowane są tam również drogi obwodowe. Na tym odcinku również czekamy na wydanie decyzji środowiskowych, aby następnie przystąpić do realizacji tego zadania.

Jeżeli chodzi o drogę krajową nr 28, to został rozstrzygnięty przetarg na modernizację odcinka między Przemyślem a Medyką. Jest to duże zadanie o wartości około 100 mln zł. Jest to kolejne podejście do rozstrzygnięcia przetargu. Tym razem chyba udane. Ten odcinek zostanie zrealizowany w pierwszej kolejności. Analogiczna jest sytuacja na drodze nr 28 w kierunku zachodnim, zarówno po stronie województwa podkarpackiego, jak i małopolskiego.

Odpowiadając na pytanie pani poseł Bartuś powiem, że sprawdzamy miejsca, które są mało mobilne, te, w których dochodzi do zatorów. W dalszej kolejności będziemy chcieli zmodernizować drogę krajową nr 28 w kierunku zachodnim, myśląc też o tym, aby wykorzystać program, który będzie poprawiał nośność dróg do 11,5 tony.

Sygnalizacja problemów w Łodzi, jeżeli chodzi o wiadukty… Możemy miastu pomóc w rozwiązaniu problemów inwestycyjnych. Rezerwa subwencji ogólnej to narzędzie, które dofinansowuje tego typu działania. Do 7 lutego można składać wnioski o dofinansowanie w wysokości 50% wartości zadania. W ramach rezerwy subwencji ogólnej w tym roku na ten cel mamy zapewnione 330 mln złotych. Zachęcamy wszystkie samorządy,

szczególnie te, które nie mogą korzystać z funduszy samorządowych, do tego, aby złożyły wniosek w ramach subwencji ogólnej i starały się uzyskać środki finansowe na te zadania.

Problem Warszawy ma w przyszłości zostać rozwiązany poprzez budowę dużej obwodnicy, tzw. dużego ringu warszawskiego. Ta inwestycja będzie skorelowana z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego, aby zapewnić objazd Warszawy tym, którzy w przyszłości będą docierać do CPK.

Jeżeli chodzi o decyzje rządu z września 2019 roku o powiększeniu limitu finansowego programu budowy dróg krajowych, to ten limit został zwiększony o 7,7 mld zł. W ramach tego limitu finansowanie dostała droga ekspresowa S12, na odcinku od granicy w Dorohusku do Piask pod Lublinem. Finansowanie otrzymał dalszy przebieg drogi ekspresowej S5 i S8 w województwie dolnośląskim. Na te cele inwestycyjne przeznaczono kwotę 7,5 mld.

Jeszcze wspomnę o powiększeniu limitu finansowego w roku 2017. Była to kwota 28 mld złotych. Zatem w ciągu ostatnich czterech lat dwie tak pozytywne decyzje. Łączna wartość limitu finansowego w ramach programu budowy dróg krajowych została zwiększona o 35,5 mld złotych.

Jeżeli chodzi o Sądeczankę, to trzeba powiedzieć, że to przede wszystkim decyzja rządu poprzedniej kadencji, czyli rządu PiS, po pierwsze, żeby ta inwestycja w ogóle znalazła się w programie, a po drugie, żeby miała limit finansowy. Należy podkreślić, że intencja, zamiar i środki finansowe zostały zabezpieczone przez rząd PiS.

Trudnością jest faktycznie wytyczenie przebiegu, bo samorządy przedstawiły bardzo dużo wariantów. Jeden jest przyjmowany, a potem ten sam jest wykluczany i oprotestowywany przez inny samorząd, albo przez inną grupę społeczną. Faktycznie mamy problem z wyborem wariantu, na który zgodziłyby się wszystkie samorządy, grupy społeczne, stowarzyszenia. Wariant, na który zgodzą się wszyscy, będzie realizowany. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Teraz pan poseł Śnieżek *ad vocem*.

Poseł Adam Śnieżek (PiS):

Panie ministrze, chciałbym prosić o odpowiedź na moje pytanie dotyczące budowy zjazdu z autostrady A4 w kierunku Pilzna. Od paru lat czynione są starania samorządu, także marszałka województwa podkarpackiego. Jest to niesłychanie potrzebna inwestycja, żeby skomunikować cały obszar geograficznego Podkarpacia, czyli Jasła i tych terenów, które graniczą z autostradą A4.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Odpowiedzi udzielimy w formie pisemnej.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Sowa, bardzo proszę.

Poseł Marek Sowa (KO) – spoza składu Komisji:

Uwaga zarówno do pani poseł, jak i do pana ministra uwaga. Fakty są takie, że Sądeczanka była ujęta w „Kontrakcie regionalnym dla województwa małopolskiego" w październiku 2014 roku, jak również w pierwszym „Programie budowy dróg krajowych i autostrad" we wrześniu 2015 roku. Takie są fakty. Od tego czasu nic się nie zmieniło. Nawet jeżeli zmieniały się limity środków – co oczywiście bardzo dobrze – to postęp prac w zakresie przygotowania tej inwestycji nie ulegał zmianie.

Chcę powiedzieć, że byłem bardzo krytyczny, jeżeli chodzi o tempo budowy dróg krajowych i autostrad do roku 2014 przez rząd Platformy i PSL. Mocno to wyrażałem, nie mam z tym problemu. Nie mam pełnej satysfakcji, ale muszę powiedzieć, że to tempo, pomimo tego, że uważałem je za słabe, było takie, że przez 8 lat rządów Platformy wybudowano więcej dróg niż przez 4 lata PiS. Obyście zmienili to tempo. Będę się bardzo cieszył z tego, ale na dzień dzisiejszy jesteście daleko w tyle – 12,5 km przez 4 lata. Taki jest dorobek PiS. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, czy chce pan to skomentować?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Skomentuję to liczbami porównując kadencję do kadencji, czyli kadencję pierwszą PO 2007-2011 i kadencję PiS 2015-2019. Dlaczego porównywać 8 lat do 4 lat, przecież wtedy przewaga czasu realizacyjnego była podwójna? W latach 2007-2011: autostrady – 288 km, drogi ekspresowe – 417 km, obwodnice – 135 km. Lata 2015-2019: autostrady – 123 km, drogi ekspresowe – 1038 km, obwodnice – 133 km. Natomiast porównując 8 lat, czyli realizacją za PO do 4-letniej realizacji przez PiS i zakładanych, kolejnych 4 lat, które przed nami, to sprawa wygląda następująco, za czasów PO: autostrady – 883 km, drogi ekspresowe – 1206 km, obwodnice – 255 km, za rządów PiS: autostrady – 345 km, drogi ekspresowe – 2020 km, obwodnice – 337 km, bez programu który będzie realizowany jako „Program 100 obwodnic". Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Pani poseł Wojtyszek, proszę bardzo.

Poseł Agata Katarzyna Wojtyszek (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, mam pytanie dotyczące województwa świętokrzyskiego. Chodzi o drogę nr 74, która była moją troską jako wojewody, ale również wojewodów województwa łódzkiego i podkarpackiego. Bywaliśmy na spotkaniach. Chcę zapytać, kiedy możemy liczyć – widzimy, że są środki na prace przygotowawcze – na realizację tego zadania?

Chcę zapytać również, czy obwodnica Wąchocka będzie realizowana w ramach „Programu 100 obwodnic". Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Jeszcze krótki głos z mojej strony. W ramach rządowego programu budowy dróg, jeśli chodzi o samą sieć, wyróżniającym się aspektem prac GDDKiA oraz ministerstwa, jeżeli chodzi o projektowanie i częściowo realizację, jest przebieg drogi ekspresowej S11, bo to jest przyszły odcinek łączący województwo śląskie ze środkowym Pomorzem, z Koszalinem i Kołobrzegiem. Polecam tę drogę uwadze. Myślę, że będzie to przedmiotem jeszcze naszego niejednego posiedzenia, albo zainteresowania tych grup osób, które z uwagą i wnikliwie śledzą stan przygotowań. Należę do tych posłów. Ze względu na brak czasu, dziś nie będę o to szczegółowo pytał.

Chciałbym zadać jedno pytanie, może nie panu ministrowi, ale przedstawicielowi GDDKiA. W ubiegłym roku mieliśmy bardzo spektakularne i niosące skutki finansowe upadłości firm włoskich, które zeszły z placów budów. GDDKiA rozwiązała z nimi kontrakty, przejęła zadania i kontynuowano prace na A1 i S5. Mówię o takich firmach, jak: Astaldi, Salini, Pizzarotti. Mówiąc bardzo symbolicznie, mało co się w ich kontraktach udało. Specyfika realizacji tych zadań była taka, że w gruncie rzeczy te firmy opierały się na polskich firmach podwykonawczych, czyli od strony zadaniowej były firmami od zarządzania i zapewniania finansowania.

Chcę zapytać w drugą stronę, bo mam bardzo krytyczny stosunek – czy można wymienić jakieś udane projekty drogowe, szczególnie na kluczowych odcinkach dróg i autostrad, tej grupy firm? Chodzi o te, gdzie można by pokazać, że kontrakty zostały zrealizowane w terminie i za środki, które zostały zakontraktowane. Jakie w tej materii systemowe wnioski wyciągają ministerstwo i GDDKiA? Przykład jest powtarzalny, a reputacja tych firm, szczególnie na inwestycjach infrastrukturalnych, w sposób oczywisty leci na łeb, na szyję.

Tyle z mojej strony, a jeżeli chodzi o S11, to będziemy do tego wracać. Oddaję głos panu ministrowi.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Pani poseł pytała o S74. Wznowiliśmy prace przygotowawcze, które zostały przerwane w roku 2013, bo wówczas została podjęta decyzja, żeby zakończyć współpracę z firmą, która na tym odcinku przygotowywała studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe. W 2018 r. minister Andrzej Adamczyk podjął decyzję, aby wznowić te prace. W maju 2019

została podpisana umowa, na podstawie której w ciągu 16 miesięcy ma zostać wybrany wariant przebiegu na tym odcinku, oczywiście z decyzją środowiskową.

Podjęliśmy decyzję, żeby w ramach limitu zrealizować obwodnicę Opatowa w ciągu drogi S74 i jeden odcinek na wysokości Kielc, a dokładnie Miniów-Kielce. Na pozostałych odcinkach trwają prace przygotowawcze, czyli także na tym odcinku, który dociera do drogi ekspresowej S12, a później do autostrady A2.

Poseł Agata Katarzyna Wojtyszek (PiS):

Pytałam jeszcze o obwodnicę Wąchocka. Czy jest przewidziana w ramach „Programu 100 obwodnic"?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

W tej chwili obwodnica Wąchocka jest przewidziana w ramach „Programu budowy dróg krajowych na lata 2023-2025". Natomiast o „Programie 100 obwodnic" opowie pan premier Morawiecki, maksymalnie w ciągu 27 dni.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pan dyrektor Żuchowski, proszę bardzo.

Dyrektor generalny GDDKiA Tomasz Żuchowski:

Pan przewodniczący Polaczek mówił o S11. Wczoraj, na naszej stronie, opublikowaliśmy jej status, poczynając od Śląska do Zachodniego Pomorza, przez Wielkopolskę. Będzie to można kontynuować. Informacje są z pierwszej ręki i mówią, jak wygląda status tej drogi, ile jest budowane, ile jest w przygotowaniu, ile jest wykonane.

Z punktu widzenia tych kontraktów, tak jak mówił pan marszałek Sowa, trudno w ogóle mówić, że polityk buduje drogę, bo robią to wykonawcy. Jest tylko kwestia odpowiednich uwarunkowań prawnych, realizacyjnych i finansowania. Myślę, że z tej perspektywy w wielu aspektach nie wyciągano wniosków, albo kręcono licznik nie patrząc na ofiary. Myślę, że wymaga to szerokiej analizy. W ostatnich latach i miesiącach powoli się to udaje. Grunt, żeby umieć z tego wyciągać wnioski, oczywiście z perspektywy uwarunkowań na rynku. Inaczej wyglądał rynek 6 lat temu, a inaczej wygląda dzisiaj. Dziś mamy rynek pracownika. Wyglądało to zupełnie inaczej 6-7 lat temu.

Z perspektywy kontraktów wspomnianych przez pana przewodniczącego myślę, że generalnie, trudne są doświadczenia, i rozmowy, i relacje. Zaprosiłbym pana posła Sośnierza na spotkanie z wykonawcami, wtedy poznalibyśmy realia, o których mówimy, w związku z podziałem na odcinki, realizacją tych kontraktów, mocami przerobowymi i wszystkim innym, bo to jest kluczowe. Z perspektywy naszych doświadczeń te kwestie są trudne. Wspomniałem o tym na początku. Myślę, że jest już ten czas, żebyśmy wyciągnęli rękę do tych firm, które mimo wszystko przetrwały na rynku, które są i realizują zadania, Trzeba wzmacniać małe i średnie firmy, żeby rosły w siłę. To jest kluczowe.

Jeżeli chodzi o przedsiębiorczych biznesmenów, którzy chcieliby tu zarobić, ale tylko zarobić pod krawatem, to oni, jeżeli się cokolwiek zadzieje na etapie finansowania, natychmiast schodzą z placu budowy, zostawiają wszystko i mówią – bawcie się sami, radźcie sobie sami. Mamy takie kontrakty, które dalej są realizowane. Od ponad roku spłacamy każdą fakturę podwykonawczą, bo inaczej firma-matka pieniędzy nie da. Ma założoną kłódkę na szufladę. To jest kluczowe, to są realia kontraktowe, ale one są bardzo trudne.

Spotykamy się z szefami poszczególnych firm, ale generalnie jest tak, że zależy nam na tym, żeby prace szły szybko, jeszcze szybciej. Z punktu widzenia uwarunkowań personalnych i finansowych, wielu przedsiębiorców, którzy są tzw. firmą teczkową, jak się nie spinają finansowo, to schodzą z placu.

Z tego trzeba sukcesywnie wyciągać wnioski, aby ci wszyscy, którzy są na tym rynku latami, mogli na tym rynku dalej funkcjonować. Staramy się to robić. Natomiast prosimy państwa o wsparcie w działaniach legislacyjnych, aby wzmocnić ten przekaz i siłę.

Przy takim rynku, zadania, które przed nami, tj. „Program 100 obwodnic", drogi krajowe itd., są trudne w realizacji. Mamy rozgrzany rynek budownictwa kubaturowego, mamy dużą intensyfikację prac na kolei, która w roku 2012 wydatkowała około 4 mld, a teraz ma około 14 mld. Trzeba pamiętać, że *de facto* mamy ten sam rynek firm wyko-

nawczych. Musimy patrzeć na te kontrakty, musimy dozować je zadaniowo i ilościowo, żeby wszyscy nie stanęli w łódce na jednej burcie, bo wtedy się zbytnio przechyli. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Na tym etapie zakończyliśmy zadawanie pytań przez posłów. Teraz udzielam głosu przedstawicielom rynku, branży i strony społecznej. Udzielam głosu pani prezes Dzieciuchowicz, proszę bardzo.

Prezes zarządu Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa Barbara Dzieciuchowicz:

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, myślę, że czegoś nas nauczyły problemy pierwszej perspektywy finansowej oraz kłopoty, których doświadczaliśmy. Obecna perspektywa też nie jest pozbawiona kłopotów, bo tego się uniknąć nie da, ale z pewnością zaczęliśmy więcej ze sobą rozmawiać.

Minister infrastruktury powołał Radę Ekspertów przy ministerstwie złożoną z przedstawicieli wszystkich zamawiających, jeżeli chodzi o drogi publiczne, jak i rynku. Kilka tematów udało się nam przedyskutować i wprowadzić dobre rozwiązania, ale mam pewien niedosyt. Proszę pana ministra, żebyśmy zrobili nowe otwarcie, jeżeli chodzi o Radę Ekspertów. Mamy nową kadencję, a jest jeszcze kilka rzeczy, które moglibyśmy dla polskiego drogownictwa zrobić z wykorzystaniem potencjału nas wszystkich.

Dziękuję za to co było, zarówno ministerstwu, jak i GDDKiA, bo wszystkie problemy, które się pojawiają, są na bieżąco tematem naszych rozmów i dyskusji. Zmieniono wiele dokumentów przetargowych. Pan dyrektor wspomniał, że jest konflikt interesów, jest rynek i jest inwestor. Niemniej, ten cel jest wspólny i wszystkim nam zależy, żebyśmy jak najlepiej te środki wydatkowali, żeby to co powstało, mogło być chlubą nas wszystkich. Wszyscy widzimy, że ta sieć się bardzo zmieniła w ciągu ostatnich 15 lat. To jest niezaprzeczalnie sukces nas wszystkich, i administracji, i firm wykonawczych.

Jak wspomniałam, niestety pojawiły się pewne problemy. Zmierzyliśmy się w tej perspektywie z nadzwyczajnym i nieprzewidywalnym wzrostem cen i to wielu materiałów oraz surowców, a przede wszystkim robocizny.

Pierwsza perspektywa to był wzrost cen ropopochodnych, czyli paliw i asfaltu. Teraz zdrożało zdecydowanie więcej materiałów i surowców. Pojawiły się problemy kumulacji, również na kolei, co skutkowało zamykaniem określonych szlaków oraz problemami z dowozem kruszyw na place budów. Rozmawialiśmy o tym wszystkim. W 2019 sytuacja nieco się uspokoiła, ale przed nami ten rok, w którym te problemy mogą wrócić. Może już nie w takim natężeniu, ale mogą wrócić.

Najpoważniejszym problemem, który był, był ten nadzwyczajny i nieprzewidywalny wzrost cen. Wiele osób już o tym mówiło, ukazało się wiele artykułów na ten temat. Państwo to wiecie, procenty w poszczególnych okresach, ale tu nie czas i miejsce, aby o tym mówić.

Jako rynek proponowaliśmy różne rozwiązania. Strona publiczna nie zdecydowała się na zmianę zasad waloryzacji, na zmianę umów. Takie zapadły decyzje. 13 kontraktów zostało rozwiązanych przez GDDKiA. Były wśród nich decyzje, które dotyczyły też firm ze *stricte* polskim kapitałem, więc nie były to tylko firmy z obcym kapitałem. To też trzeba mieć na uwadze. To niekoniecznie były firmy, które pojawiły się tutaj bez zaplecza. Te 13 kontraktów stanowi około 7% wszystkich realizowanych. To jest bardzo mało. Wszystkie pozostałe kontrakty są realizowane, albo dużym wysiłkiem firm już zostały zrealizowane.

Firmy nie schodziły z kontraktów, tylko je realizowały ponosząc straty. Część prezesów podało oficjalnie, jakie to są kwoty. To nie są dziesiątki, ale setki milionów złotych. Firmy kończą kontrakty i występują z roszczeniami do sądów. Składają roszczenia, opierając się na Kodeksie cywilnym i na tzw. klauzulach abuzywnych, czyli chodzi o nieprzewidywalną i nadzwyczajną zmianę stosunków – w tym przypadku wzrost cen.

Pamiętamy pierwszą perspektywę, tam też były takie przypadki, były całe listy firm, które poszły do sądów z pozwami. Część z tych procesów jeszcze trwa. W związku z tym jest nasz apel, czyli przedsiębiorców, żeby Skarb Państwa rozważył zawarcie ugód sądowych, które zdecydowanie skróciłyby czas dochodzenia tych roszczeń. Firmy, jak wspo-

mniałam, składają roszczenia, czyli mają kontrakty podsumowane, mają wszystko udowodnione. W związku z tym apel do strony publicznej, żeby zechciała się pochylić nad tym tematem. Rozwiązania prawne są, to nie wymaga zmiany prawa.

Mamy Kodeks cywilny. Przepisy są od wielu lat. W 2016 roku została zmieniona ustawa o finansach publicznych. W związku z tym jest możliwość zawierania ugód. Oczywiście na określonych zasadach.

Prośba, firmy są już w sądach. Czy w jakiś sposób możemy skrócić drogę dochodzenia ich roszczeń? Nie powinno być tak, że infrastrukturę drogową buduje się kosztem firm wykonawczych, kosztem ich spadających kapitałów, kosztem spadającej rentowności, jednym słowem, ich osłabieniem. Oni naprawdę dołożyli maksimum dobrej woli, żeby skończyć kontrakty. To jest ponad 90% kontraktów, które skończyli lub skończą. To są firmy poważne, od wielu lat funkcjonujące na tym rynku, które chcą na nim zostać, chcą tutaj budować swoją pozycję, a w przypadku mniejszych firm, chcą się rozwijać. To jest jeden apel.

Drugi apel dotyczy podwykonawców. Rozwiązywanie kontraktów, pan przewodniczący o tym mówił, wiąże się z rozliczeniami z firmami, które były podwykonawcami, dostawcami, czy usługodawcami. W większości przypadków przebiegało to prawidłowo i bezproblemowo. W końcówce pierwszej perspektywy udało się zmienić przepisy, które w zdecydowanie większym zakresie zapewniły bezpieczeństwo podwykonawcom, dostawcom i usługodawcom.

Bardzo dobrze, że zmieniliśmy te przepisy. Ta grupa firm jest już dość dobrze chroniona. Niemniej są jeszcze inne sytuacje, np. dotyczy to jednej z firm członkowskich naszej Izby. W tej sprawie pisałam do GDDKiA. Firma była dostawcą konstrukcji stalowej na S7 i została z tą konstrukcją u siebie w magazynie. Nie wykonała całości umowy, bo ta przewidywała wyprodukowanie i dostarczenie konstrukcji na plac budowy. Firma miała pecha, bo rozwiązano kontrakt z firmą Willbau, jak jeszcze nie było placu budowy. Po prostu nie dostarczyła tej konstrukcji, która jest cały czas w magazynie. To jest kwestia kilku milionów złotych. Firma w sierpniu zeszłego roku poszła do sądu. Takie sytuacje też mają miejsce. Tu mój apel, bo zostały dopełnione wszystkie formalności, a firma miała umowę. Czy rzeczywiście nie da się, na podstawie obowiązujących przepisów, doprowadzić do polubownego rozwiązania tej sprawy? Został ogłoszony kontrakt na dokończenie tej inwestycji. Oczywiście zdecydowana większość firm nie ma takich problemów, ale zdarzają się jeszcze takie incydentalne sytuację. Myślę, że nie wynika to z niczyjej złej woli, ale może z jakiegoś niedopatrzenia, może ta firma jakiejś formalności nie dopełniła? Moja prośba do GDDKiA, aby jeszcze raz przyjrzeć się tej sprawie. W przyszłym tygodniu przygotuję kolejne pismo w tej sprawie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Pani dyrektor Lewandowska, proszę bardzo.

Dyrektor biura Związku Pracodawców Budownictwa Magdalena Lewandowska:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, panie dyrektorze, wspieram głos pani prezes Dzieciuchowicz. Natomiast chcę krótko poruszyć kwestię nieco mniej popularną, ale z punktu widzenia społecznego niezwykle istotną. Chodzi mi o kwestię bezpieczeństwa pracy na budowach. GUS publikuje dane dotyczące wypadków na budowach. Jeżeli nie wszystkie wypadki śmiertelne, to zdecydowana ich większość jest związana z inwestycjami infrastrukturalnymi.

Kilka lat temu, w kontekście zmian – Prawa zamówień publicznych, jak też kryteriów oceny ofert, jako branża poruszaliśmy kwestię aspektu bezpieczeństwa pracy i kosztów, jakie wykonawcy ponoszą na zabezpieczenie pracowników i placów budów. Chodzi o to, żeby ten aspekt w jakikolwiek sposób był uwzględniony w postępowaniach przetargowych. W związku z tym mam pytanie – czy inwestor, w tym przypadku GDDKiA, planuje, zamierza czy rozważa uwzględnienie tego aspektu bezpieczeństwa pracy w przyszłych postępowaniach przetargowych? W tych, które do tej pory zostały ogłoszone, nie jest to uwzględnione w szczególny sposób. Oczywiście wiadomo, że wykonawca jest zobowiązany do przygotowania planów BIOZ i zabezpieczenia pracy, natomiast nie jest to element społeczny, który jest szczególnie brany pod uwagę przez inwestora i zamawiającego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan Adrian Furgalski, bardzo proszę.

Prezes Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:

Dziękuje bardzo. Poprzednie posiedzenie Komisji dotyczące realizacji programu budowy dróg rozpoczęło się od stwierdzenia pana ministra, że w roku 2019 mieliśmy drugi historyczny rok, jeżeli idzie o oddane kilometry dróg – 460 km. Wiemy, że w tym roku będzie to mniejsza liczba, pewnie około 120 km. Mówię o tym, choć nie lubię się bawić w takie wyliczanki. Media to lubią, w tym roku tyle, za PiS tyle, a za Platformy tyle. Gdyby się dało cofnąć proces inwestycyjny całej tej fizycznej roboty i proces przygotowawczy zamknąć w jednej kadencji, to byłoby to świetne, ale wszyscy wiemy, że to wykracza poza jedną kadencję, że jest to sztafeta niezależna od barw politycznych.

Równocześnie rok ubiegły był rokiem zerwania wielu kontraktów. Uważam, że w niektórych przypadkach stało się to nawet za późno. Zbyt wiele było gestów dobrej woli, czy to ministerstwa, czy to GDDKiA, wobec złych wykonawców, żeby przyspieszyli, gdy oni tak naprawdę pozorowali pracę. Myślę, że również z punktu widzenia ochrony pieniędzy unijnych, to co stało się w ubiegłym roku pozwala stwierdzić, że środki unijne nie są zagrożone.

W większości przypadków mieliśmy do czynienia z firmami teczkowymi, co oznacza, że nie wyciągnęliśmy lekcji z tego, co było w okolicach EURO 2012. Jest jednak pytanie, czy dziś palą się gdzieniegdzie lampki alarmowe, bo mamy uspokojenie na rynku, jeżeli chodzi o ceny materiałów. Pewnie największym wyzwaniem będą koszty pracy i brak rąk do pracy.

Czy jeszcze gdzieś mamy alarmowe lampki, że ta praca nie idzie, choć mamy bardzo łagodny sezon zimowy? Myślę tutaj o dwóch firmach, które są firmami teczkowymi, ale trochę też się boję, jeżeli idzie o firmy chińskie. Chodzi o odcinek S14, który robi firma chińska, choć mamy tam umowę. Jest kilka ofert na autostradę A2 od Mińska w kierunku Siedlec. Nic nie wskazuje na to, żeby to znów były firmy, w których poza teczką, coś jeszcze jest. S7 – ten kontrakt znowu w 100% będzie się opierał na podwykonawcach, co, w moim przekonaniu, może być niebezpieczne.

Jeszcze dwa przypadki. Energopol – to jest firma, z którą zostały zerwane prawie wszystkie kontrakty – A6, obwodnica Wałcza itd. Firma jest obecna przy budowie tunelu średnicowego w Łodzi. Była tam liderem konsorcjum i to zamieszanie doprowadziło do tego, że w tej chwili mamy opóźnienie około 6-7 miesięcy. Jest obecna przy budowie tunelu pod Świną w Świnoujściu. Tam, co prawda, jest udziałowcem mniejszościowym, około 20%, bo resztę udziałów mają firmy doświadczone. Dla czystego sumienia zapytam – czy nie ma jakichś problemów z tym związanych?

Była tu też wymieniona firma Astaldi, z którą zostały zerwane kontrakty kolejowe. Dzięki zmianom w płatnościach realizuje ona Zakopiankę i południową obwodnicę Warszawy, ale są różne medialne komunikaty związane z otwieraniem poszczególnych odcinaków. Gdyby można usłyszeć o tym, jak to wygląda z tymi odcinkami, bo o ile wiemy, most będzie otwarty w połowie w ramach południowej obwodnicy Warszawy. Powinno to nastąpić w sierpniu lub wrześniu. Tam spodziewano się opóźnienia, bo najpierw było za dużo wody w Wiśle, a potem było za mało. Są jednak niepokojące informacje związane z Astaldi i budową tunelu, że odcinek A może być opóźniony nawet o rok. Druga kwestia to ten most. Kiedy może być oddany w całości? Na koniec odcinek C. Czy prawdą jest, że zostanie oddany do końca tego roku?

Jeszcze szybko 3 pytania. Temat 100 obwodnic. Na razie lista jest tajna. Podano tylko kwotę. Rozumiem, że będzie to dotyczyło tylko obwodnic na drogach krajowych. Jeżeli są jakieś potrzeby w ramach dróg samorządowych, to albo zajmie się tym Fundusz Dróg Samorządowych, albo w inny sposób samorządy same sobie mają radzić. Pytanie – czy to będzie obejmowało tylko drogi krajowe? Jeżeli tak, to czy to jest dodatkowo, ponad to, co było zaplanowane do kolejnego programu budowy dróg na nowa perspektywę, czy po prostu wszystkie obwodnice zostaną z tego przyszłego programu wyjęte i utworzą własny program?

Odnośnie do kwestii systemowych, o których pani prezes mówiła przed chwilą, bo różniliśmy się co do kwestii waloryzacji kontraktów historycznych. Było takie zapewnienie, że nie ugrzęźniemy w sądach na wiele lat, że będziemy stosować ścieżkę szybkich ugód. Firmy na to czekają, więc wzmacniam ten głos, że na pewno byłoby dobrze, gdyby wprowadzić tego typu procedury.

Zamykając moją wypowiedź chcę powiedzieć, tak jak na początku mojego wystąpienia, że o ile uspokoiły się ceny materiałów i surowców, o tyle dużą niewiadomą jest rynek pracy. Brakuje nieco mniej rąk do pracy, bo już nie 100 tys., ale 80 tys. Jest jednak obawa, że otwarcie w marcu rynku niemieckiego i czeskiego dla Ukraińców spowoduje, że około 20% mniej osób do nas przyjedzie. Były postulaty opracowania nowej polityki migracyjnej i uratowania tej części rynku, w której udział pracy cudzoziemców jest dość znaczny. Czy w tej kwestii można liczyć na jakieś prace legislacyjne? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

To ostatnie pytania zadane w trakcie tego długiego posiedzenia Komisji. Teraz oddaję głos panu ministrowi i przedstawicielom GDDKIA. Proszę odpowiedzieć na trzy ostatnie pytania, które państwu zadali nasi goście.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Podzielimy naszą odpowiedź. Powiem o kwestiach ogólnych, które związane są z decyzjami politycznymi. Szczegółowymi sprawami zajmie się pan dyrektor Tomasz Żuchowski.

Porównanie, jeżeli chodzi o proces inwestycyjny i liczbę kilometrów dróg oddanych w poszczególnych latach... Starałem się dziś unikać takich porównań. Nie robiłem tego, chyba że zostałem o to zapytany, tak jak w przypadku pana posła Sowy. Zgadzam się z tym, że jest to sztafeta. Decyzja zapada za czasów jednego obozu rządowego, a potem jest realizowana przez kolejne rządy. Zgadzam się ze stwierdzeniem, że ten proces jest wieloletni i takie porównania nie są potrzebne.

Kwestie związane ze stoma obwodnicami. Jeszcze raz powtarzam, program zostanie ogłoszony maksymalnie w ciągu 27 dni. Ten program zostanie ogłoszony przez pana premiera Mateusza Morawieckiego. Jest wielce prawdopodobne, że te zadania, które w tej chwili są wskazane w „Programie budowy dróg krajowych", a nie mają limitu finansowego, zostaną sfinansowane w programie 100 obwodnic. Taka jest nasza intencja, bo nie chcemy przekładać z jednej do drugiej szuflady zadań, które mają zapewnione środki finansowe i są w trakcie realizacji. Po prostu, byłoby to niesprawiedliwe. One będą szły w tym dużym programie, natomiast naszą intencją jest, aby w programie obwodnicowym znalazły się te obwodnice, które w tej chwili nie posiadają zagwarantowanych środków finansowych. Nie jest powiedziane, że będą to tylko obwodnice w ciągach dróg krajowych. Ta decyzja zapadnie niedługo. Istnieje też taka możliwość, żeby połączyć drogi krajowe i wsparcie dla dróg wojewódzkich. Rozważamy taką możliwość, ale na razie skupiamy się na tym, żeby stworzyć ramy tego programu i podjąć decyzję. Następnie będziemy komunikować te kwestie.

Pozostałe pytania były związane z relacją między zamawiającym a wykonawcą, a także z postępami prac na poszczególnych inwestycjach. Chodzi przede wszystkim o jedyną inwestycję realizowaną w tej chwili przez firmę chińską, czyli drogę ekspresową S14. Pytano też o relacje z Energopolem przy budowie południowej obwodnicy Warszawy.

W tych sprawach proszę o wystąpienie pana dyrektora Tomasza Żuchowskiego.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie dyrektorze, proszę bardzo.

Dyrektor generalny GDDKiA Tomasz Żuchowski:

Zacznę od pytań pani prezes Dzieciuchowicz, a potem zajmę się pytaniami kolejnych osób.

Kwestia kontraktowa opiera się na pewnych zasadach. Dobrze jest, gdy obie strony ją rozumieją i respektują swoje obowiązki i prawa. W niektórych sytuacjach, na niektóre sprawy nie możemy się zgodzić. Jest to oczywiście porażka obydwu stron, natomiast jak wiemy, trzeba wyciągać z tego wnioski, aby iść do przodu. Z punktu widzenia zamawiającego państwa polskiego, jak też przeciętnego Kowalskiego, nie można dać się szantażo-

wać, ani rozgrywać, a potem prowadzić dyskusję na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, czemu praca na budowie się wlecze, czemu jest pusto na budowie.

W związku z powyższym, skoro to tak funkcjonuje, kluczem jest to, aby po takim czasowym rozstaniu, obie strony wyciągnęły z tego wnioski, a robota została zrobiona w porę. Z perspektywy konkretnego przykładu powiem, o którym pani prezes mówiła, że to są sprawy typowo prawne. Pani prezes przysłała mi tę sprawę, mam ogląd tej sprawy. Generalnie rzecz ujmując, nie mamy dziś instrumentu, aby rozwiązać ją w sposób racjonalny. Możemy się spotkać i powiedzieć, jak ona wygląda. Mielibyśmy taką sytuację, że generalny wykonawca podpisał z jedną z firm umowę, a ona zamówiła dostarczenie konstrukcji. Wykonawcy już nie ma, a my mielibyśmy wziąć tę konstrukcję i nie wiem, co z nią zrobić. Szukamy nowego wykonawcy, ale nowy może bawić się swoimi zabawkami i nie chcieć tej konstrukcji. Nie mówimy tu o 100 tys. zł, tylko o milionach. W związku z powyższym jest to relacja pomiędzy dwoma stronami. Rozumiem sytuację, ale nie mamy instrumentu, ani narzędzia, żeby to rozwiązać. Mając na uwadze dyscyplinę finansów publicznych, odpowiedzialność i to, że dysponujemy groszem publicznym. Możemy siąść i wytłumaczyć, na czym polega całe instrumentarium.

Generalnie staramy się w miarę istniejących możliwości prawnych, empatii, jak również zasad prawa, które nam na to pozwalają, wszelkie sytuacje rozwiązywać w sposób polubowny i stronom, którym można zadośćuczynić, to robić.

Z perspektywy kwestii o której tutaj mówimy, tej dyskusji a propos znaczącego wzrostu kosztów, czy też nieprzewidywalnych, bo tak przepisy mówią, aby je inaczej ujmować, generalnie tak jak mówiliśmy, jesteśmy otwarci na indywidualne rozmowy z każdym. Komunikujemy to od początku. Takie informacje są i będziemy je analizowali. Podzielimy na dwa obszary, żeby z tego wyciągnąć indywidualnie wnioski. Rozmawiamy indywidualnie z Prokuratorią, że wszędzie tam, gdzie będzie można zawrzeć ugodę, czyli będzie ku temu podstawa prawna, tak będziemy postępowali. Jesteśmy na etapie analizowania tych sytuacji, natomiast cieszę się, gdy rozmawiam z wykonawcami, że kończą robotę, składają papiery i wchodzą w następną. Cieszę się z tego, że się nie szantażujemy, że nie mówimy – jak nam nie zapłacisz 766 mln, to nic nie będziemy robili. Tak nam powiedziała jedna z firm.

Generalnie jest projekt do wypracowania, jest taka potrzeba, pomimo dużych pieniędzy na rynku, zaufania i uczciwości obu stron. Nie powinno być też polegania na tym, że jak mi się coś nie uda, to jest państwo i ci dopłaci. To jest rynek. Czy mamy inwestycje prywatne, czy realizujemy naszymi rękoma za pieniądze publiczne, tym bardziej należy uważać na obustronne relacje.

Żartuję, ale nie wiem, czy PZPB mam podsłuch u mnie, czy też wgląd w moje maile, ale dla nas bezpieczeństwo także jest kluczowe. Ten rok i sześć pierwszych lat z perspektywy bezpieczeństwa na drogach nie było najlepsze. Wypadków jest dużo, również na placach budów. Wszędzie gdzie jest to możliwe, zarówno w warunkach kontraktowych, w stosunku do naszych wykonawców, jak i podwykonawców, chcemy to wzmacniać. Chcemy też rozmawiać z interesariuszami „Porozumienia na rzecz bezpieczeństwa w budownictwie". Jesteśmy umówieni na spotkanie, jeżeli będą ku temu warunki. Zamawiający wiedzą, że mamy oddziaływanie na wszystkich partnerów, również na firmy teczkowe. Mogłoby to być pozytywne oddziaływanie. Będziemy się starali przystąpić do tego porozumienia. Jeżeli będziemy widzieli obustronne korzyści, tzn. zero śmiertelnych wypadków na budowach, to wtedy jesteśmy gotowi przystąpić.

Z perspektywy kolejnych pytań pana prezesa Furgalskiego i pani prezes Dzieciuchowicz, jeżeli chodzi o firmy polskie, np. Energopol. Z zarządem firmy spotykaliśmy się od dłuższego czasu. Myślę, że pan prezes Konarzewski, gdyby był, potwierdziłby, że gdzieś tam ten menadżerski paradygmat zawiódł. Tak to powiedziałem, bo na budowie trzeba wiedzieć, jak ją poprowadzić, ile mamy wojska, ilu mamy pułkowników, ile mamy mocy przerobowych, jakie mamy finanse. Nie możemy niczego brać na wyrost, ani też patrzeć z boku, jak wojsko strzela do siebie. Myślę, że czegoś tutaj zabrakło. Nie było to dla nas łatwe, ale taka sytuacja była i musieliśmy tego dokonać.

Z perspektywy pytań o kontrakty po naszej stronie, pan prezes powiedział o tunelu pod Świną. Rozmawialiśmy na ten temat, byliśmy na wydaniu decyzji, partnerzy mają tego

świadomość, nie ma zagrożenia dla realizacji tunelu, jeżeli chodzi o partnerstwo firmy Energopol w tym kontrakcie. Na wszystkie trzy zerwane umowy są ogłoszone przetargi, tak żeby Wałcz, Łącznik i węzeł Kijewo dojechały bezpiecznie do mety. Będzie to zrobione rękami podwykonawców. Te trzy kontrakty są rozłożone na tych podwykonawców, którzy mają moce przerobowe i kwalifikacje do wykonania danego asortymentu robót.

Z perspektywy wyzwań, nawiązuję do mojej wcześniejszej wypowiedzi, nie mamy takich przepisów, które dawałyby nam możliwość wyciągnięcia wniosków z doświadczeń negatywnych i powiedzenia, kolego Żuchowski nie dałeś rady w tym i tym miejscu, a więc musisz się wstrzymać i wyciągnąć wnioski ze swoich postępowań. Do tego nawiązuje system certyfikacji. Trzeba będzie się nad tym pochylić. Na dzień dzisiejszy wyzwaniem dla nas będzie to, że nie powinniśmy wprost skreślać podmiotów trzecich, które na świeżo startują w naszych zamówieniach. Natomiast zdrowy rozsądek zaleca daleko posuniętą ostrożność. Jest to dla nas wyzwanie, mając na uwadze poprawność złożenia oferty, żeby firmie X czy Y, czy będzie miała swój REGON w Kazachstanie czy w Chinach, od razu nie odmawiać i podpisać z nią umowę.

Natomiast sprawdzamy i weryfikujemy, a propos kontraktów firmy Pizzarotti, zakresy rzeczowe tych umów. Kluczem jest, to o czym zaczęliśmy rozmawiać z PZPB, że na dzień dzisiejszy nie możemy jasno zadeklarować w przepisach, że firma startująca w naszym przetargu musi mieć X pracowników i X sprzętu. To byłoby kluczowe, bo wtedy wyeliminowalibyśmy firmy teczkowe. Dziś kluczem są papiery, czyli gwarancje i potencjał finansowy. Z punktu widzenia pewnych rynków finansowych, patrząc na rynek azjatycki, pieniędzy jest dużo, tamte banki wystawiają gwarancje. Z tym u nas jest pewien problem w stosunku do przedsiębiorców, bo, jak wiemy, badana jest płynność finansowa, jak również perspektywa całego rynku. To faktycznie decyduje. Mam pieniądze, kładę je na stole i wybieram zadanie.

Myślę, że ta dyskusja, patrząc dalej na to, co się dzieje na kontraktach, powinna być kontynuowana z poziomu rozpoznania całej branży, nie tylko dróg, ale też budownictwa liniowego i kolejowego. Trzeba szukać takich rozwiązań, aby rzetelnych przedsiębiorców, którzy związali się z tym rynkiem, są długo na tym rynku, płacą tu podatki, mają możliwości kadrowe i sprzętowe, odpowiednio nagradzać za to, że są, że trwają, że się wzmacniają, że realizują nasze pomysły i marzenia społeczeństwa.

Jeszcze o południowej obwodnicy, bo pan prezes pytał. Temat jest złożony, od półtora roku płacimy bezpośrednio podwykonawcom. Tak zostało umówione z panem prezesem firmy Astaldi. Tam jest pewien okres restrukturyzacyjny. Prezes powiedział na spotkaniu 27 listopada, że mają trudny okres. Zobaczymy co mi powie w lutym tego roku. Generalnie sytuacja jest bardzo trudna. Oczywiście jest to kwestia finansowa.

Ze strony firmy Astaldi, czyli podmiotu, który podpisał umowę, jest to trudne. To jest inwestycja prowadzona na terenie miasta, a z miastem różnie układa się współpraca. Wczoraj dostałem informację, że miasto jest proszone o zapłacenie faktury, bo nie zapłaciło jednemu z podwykonawców około 3 mln zł. Zostało wysłane pismo do pana prezydenta, żeby tę relację usprawnić, bo jak wiemy, na tak zurbanizowanych i na wielu stykach prowadzonych inwestycjach często diabeł tkwi w szczegółach i coś się zatyka.

Na ile możliwe, będziemy rozmawiali. Jeżeli szanowna Komisja oczekuje informacji bezpośrednich, to wszystko to, co będzie można powiedzieć z konkretów, będziemy transparentnie komunikowali. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję panie dyrektorze. Tym samym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Łączny czas poświęcony informacji o realizacji rządowego„Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)", to prawie 6 godzin. To bardzo zasługuje na podziękowanie wszystkim osobom, które brały czynny udział w tym posiedzeniu. Raz jeszcze dziękuję panu ministrowi, przedstawicielom GDDKiA, przedstawicielom rynku, paniom i panom posłom, sekretariatowi.

Dziękuję państwu. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.